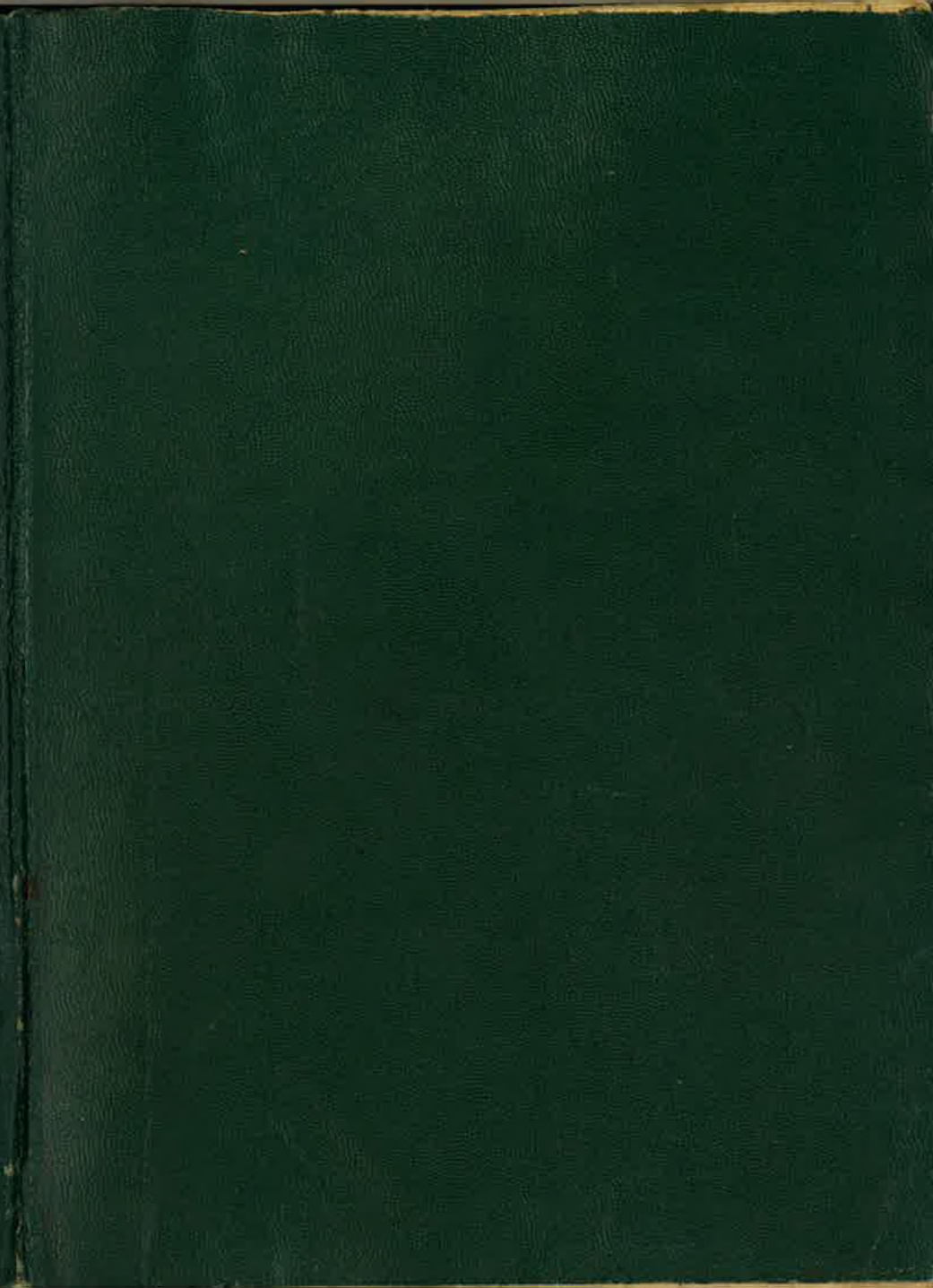
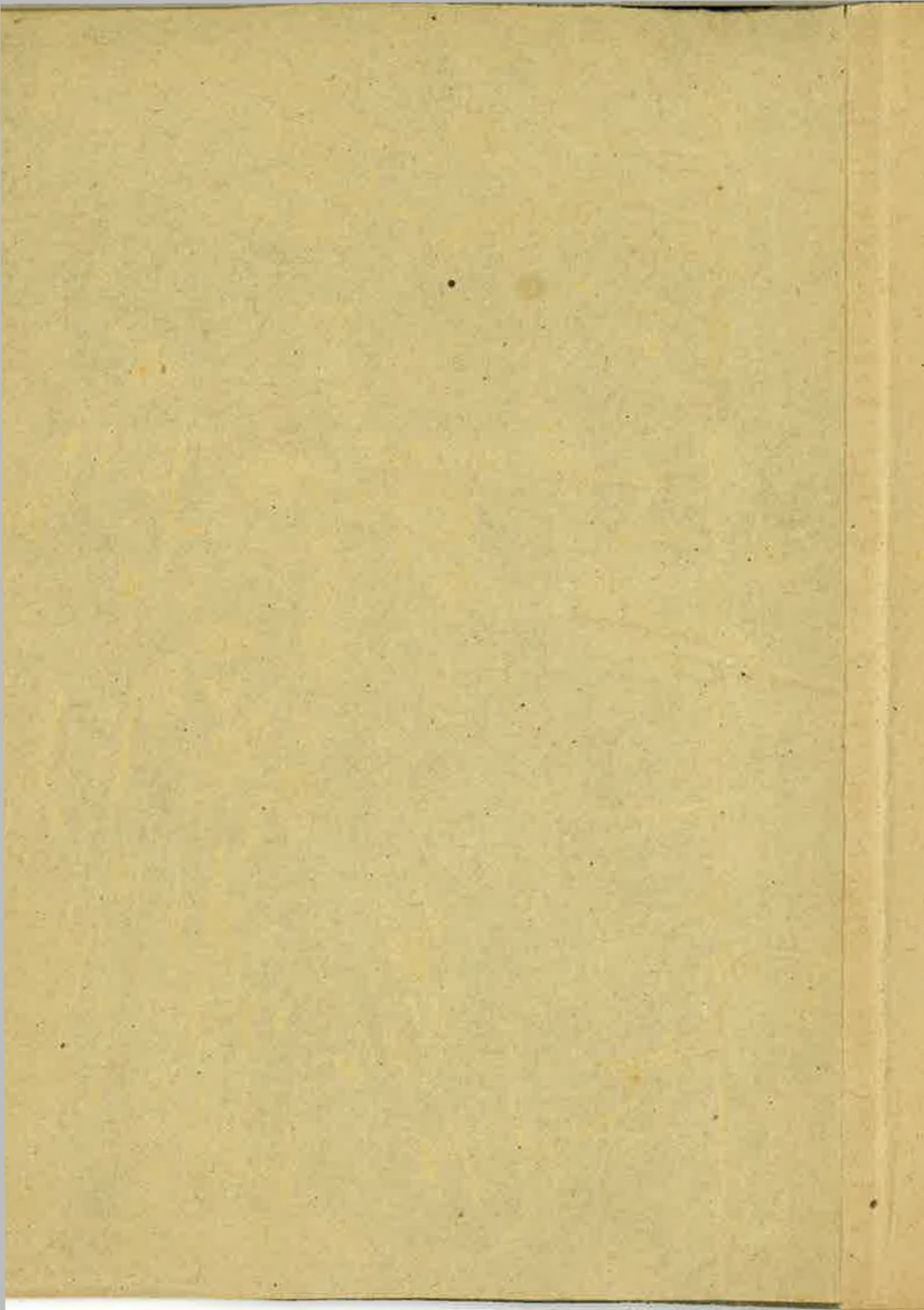
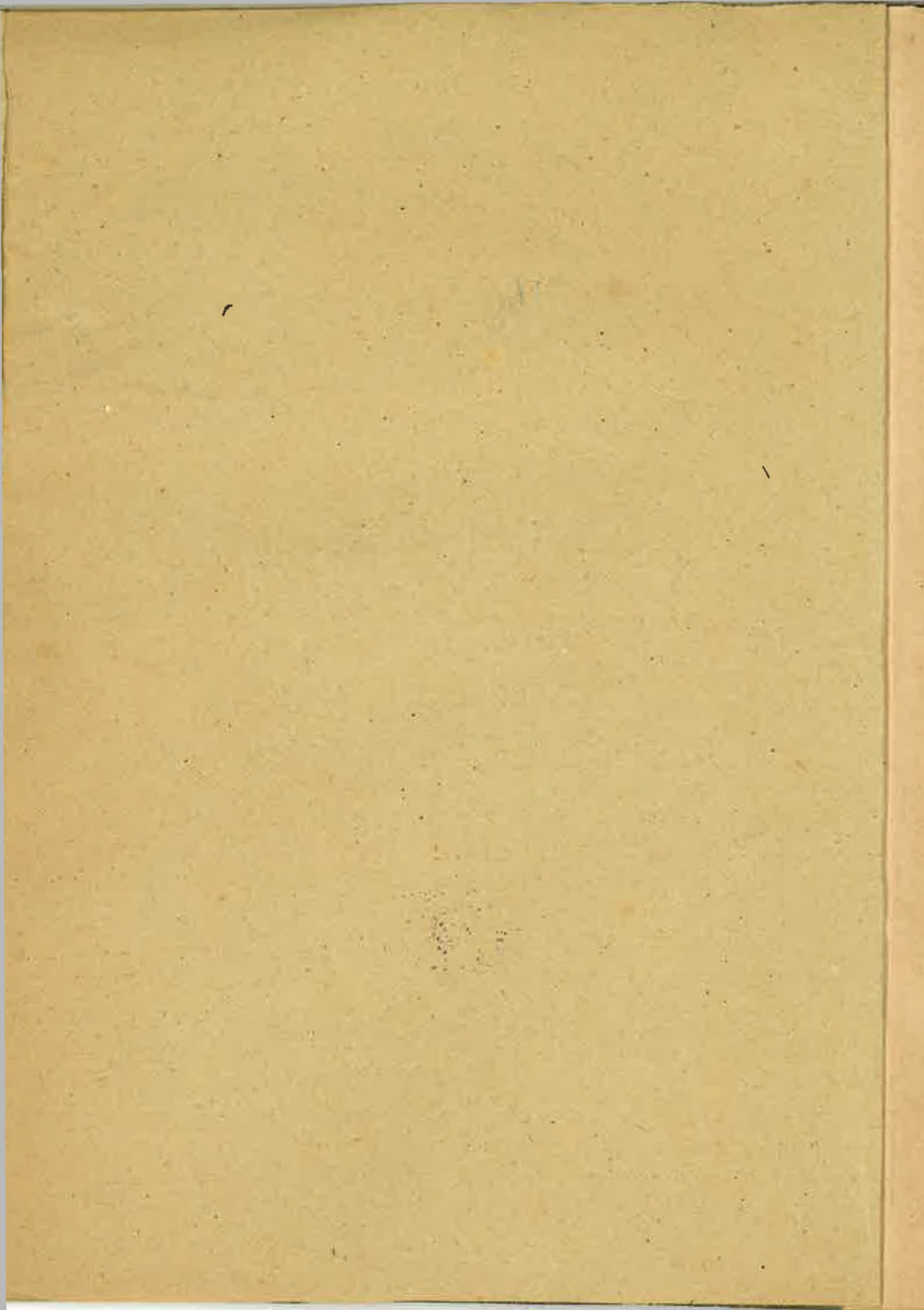


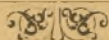




C. 1 (S)
14



CAMPAÑAS NAVALES



Guerra anglo-americana

1812-1815

POR

Joaquín María Lazaga

CONTRAALMIRANTE



MADRID

Imprenta del FOMENTO NAVAL.—Veneras, 5.

1884

R.7299



PRÓLOGO



El estudio de la trascendencia política de las campañas navales en la vida de las naciones, es tanto más reciente, cuanto han sido muchos los que de antiguo la han negado, hasta que Mahan, Calvell, Bonamico, Colomb y otros críticos eminentes, han demostrado con sus escritos, que no sólo ha sido su influencia decisiva, sino que no ha habido otra mayor en la vida de las naciones,

La verdad ha resaltado con tal evidencia que apenas levantado el velo detrás del que se amparaban vulgares prejuicios, todas las naciones de mediano sentido político, no sólo han acudido con frenesí á proveerse de potentes buques de guerra, que son naturalmente los que proporcionan éxitos en las campañas navales sino que sus hombres de estado se han aplicado

al estudio de sus incidentes, en los cuales rara vez falta alguna enseñanza de inmediata aplicación para la seguridad de las naciones.

Así, la historia de la guerra que sostuvo la entonces naciente República americana, contra su antigua Metrópoli, á principios del siglo XIX, que ha escrito el Contraalmirante D. Joaquín María Lazaga, con un lenguaje de admirable claridad y de inimitable imparcialidad, analizando las fases de la lucha con profundo saber profesional; es un estudio de indiscutible provecho para el hombre de Estado, para el ciudadano y para el Oficial de Marina, pues si bien los buques son otros muy distintos, en cambio, la estrategia y la política mundial, inmutable desde que el mundo es mundo, tiene aún mucho que aprender en las luchas del pasado.

En la historia de la guerra anglo-americana, lo que más resalta es la diferente situación moral de ambos combatientes, pues mientras para Inglaterra la guerra era una guerra oficial, en que el interés público era cuestión de vanidad más que de espíritu nacional; en cambio, en los Estados Unidos la guerra era popular, y grandes y pequeños ponían en ella toda su alma; así es que, en ese caso, los que combaten, vencedores ó vencidos, tienen á todo su país con ellos; y las victorias son decisivas, mientras que los su-

cesos adversos no pasan de incidentales, sin grave censura ni insano prejuicio para los caídos, con tal que hayan hecho cuanto les fuera posible, quedando, por consiguiente, reparado rápidamente el daño, al calor de la fuerza inmensa que representa un pueblo, por pequeño que sea, cuando pone toda su alma en un empeño, y toda su confianza en aquellos sus hijos que por honor y por deber están llamados á combatir en los mares ó en los campos de batalla.

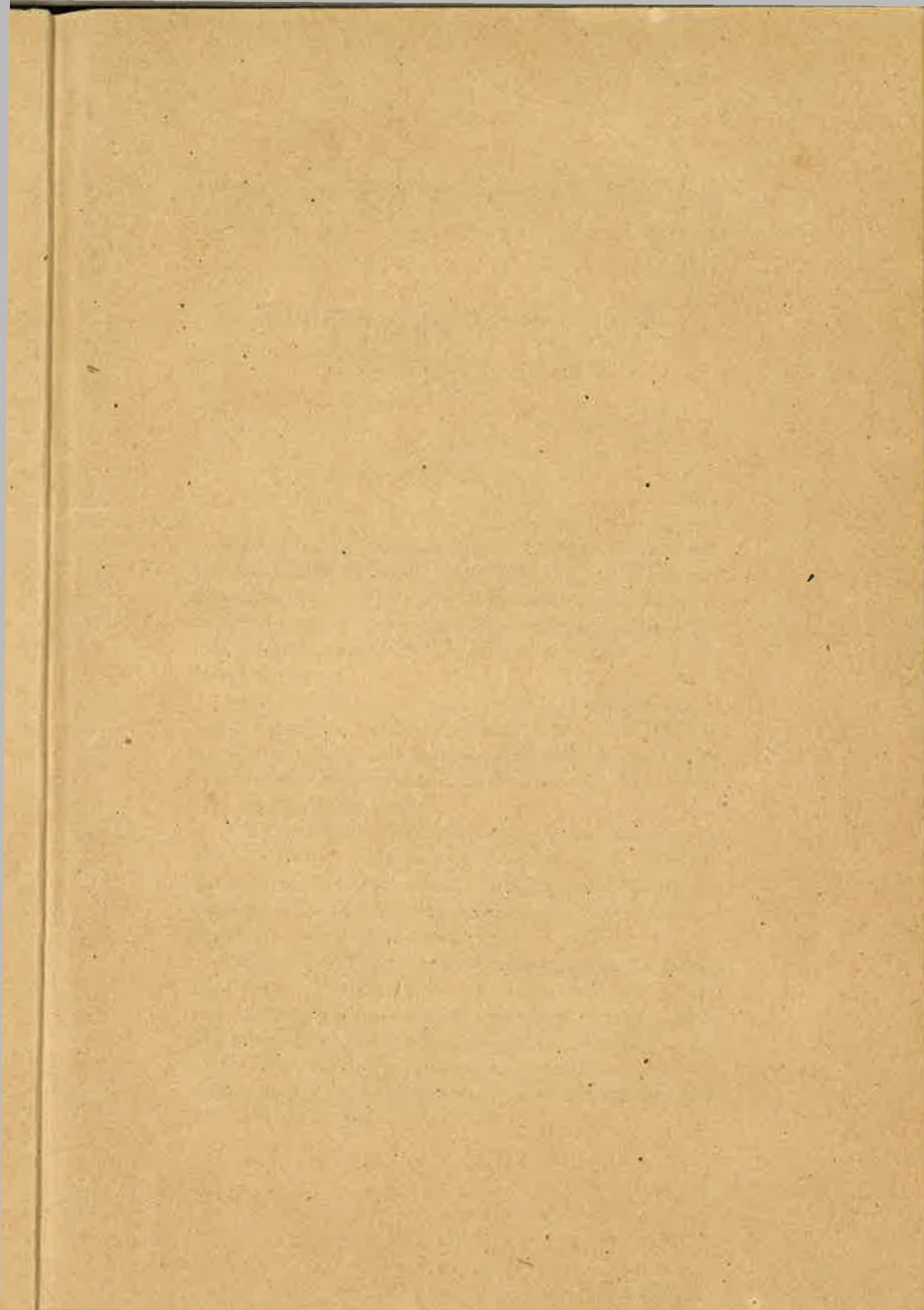
En lo que corresponde al estudio profesional, resalta la necesidad de que el buque sea individualmente lo mejor de su época, pues los éxitos de los americanos los debieron á ser mejores sus buques, mejor su artillería y más instruidas sus dotaciones: pues sean las que fueren las condiciones de la estrategia, al llegar el momento del combate, sobresalen los elementos de que dispone el combatiente; y ningún error supera al en que caen con frecuencia lo mismo las naciones ricas que las que no lo son, al dar á sus soldados de mar ó tierra armas que hayan de medirse con otras de mejor temple; pues el esfuerzo individual no siempre puede compensar la inferioridad, ya que el que posee los mejores elementos, lo primero en que utiliza su ventaja, es para que el enemigo no pueda combatir en iguales condiciones.

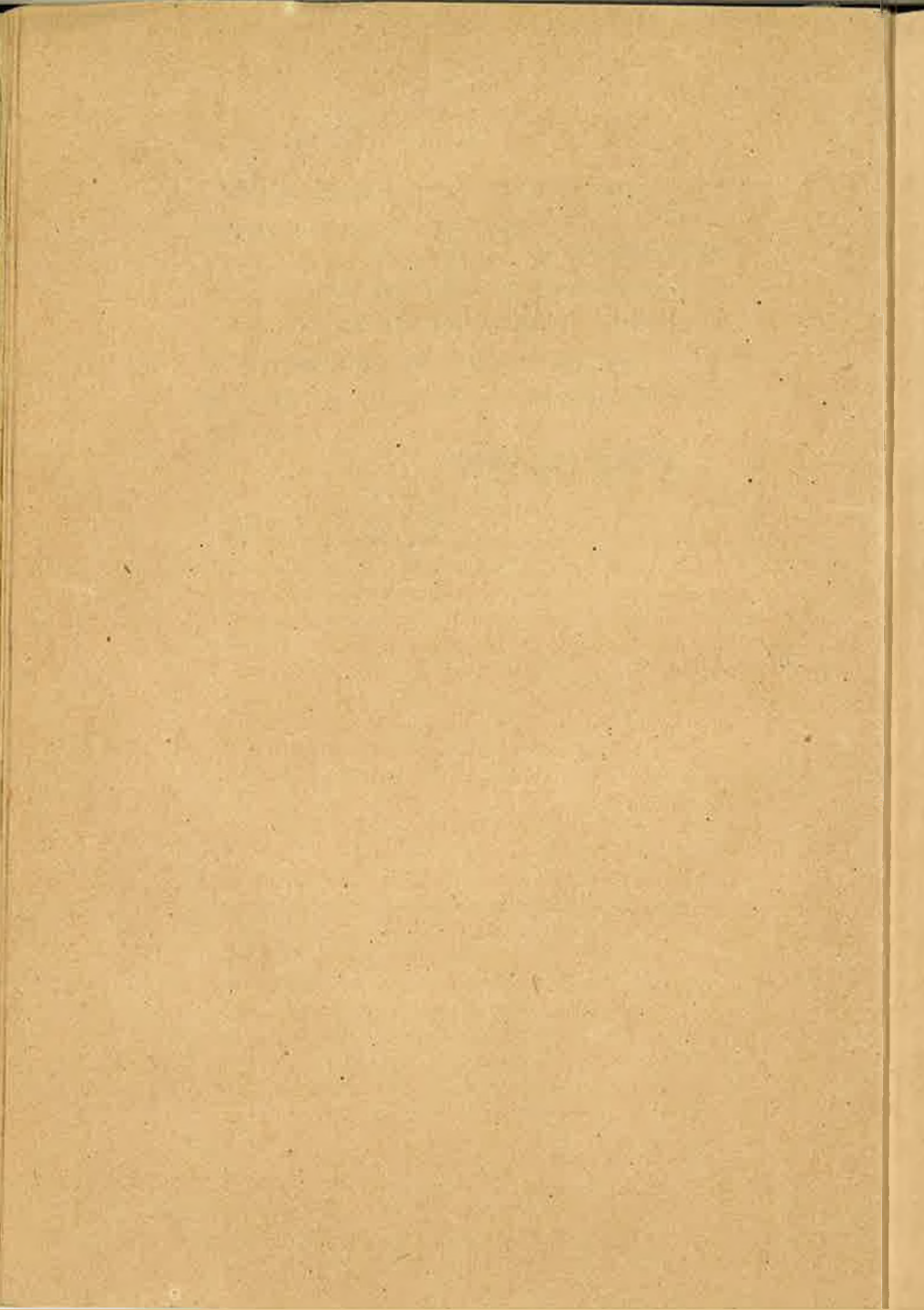
IV

En resumen: el interesantísimo libro que hoy da á la estampa el Contraalmirante Sr. Lazaga, además de su estilo ameno y de agradabilísima lectura, es un nuevo elemento de ilustración que deben leer con especial atención, lo mismo los profesionales que los hombres políticos de España, que en este terreno tienen aún mucho que aprender.

Victor M. Goncas.

Madrid, 30 de Marzo de 1901.







Guerra Anglo-Americana

I

La guerra que sostuvieron los Estados Unidos contra el inmenso poder de Inglaterra, en los comienzos del siglo XIX, es digna por muchos conceptos de la importancia que le han concedido y de la atención que le han prestado cuantos historiadores y cronistas se han ocupado de ella.

Causan sorpresa las numerosas derrotas que sufrieron los ingleses, tenidos hasta entonces por invencibles en el mar, testigo de sus señaladas victorias en los veinte años que guerrearon contra las primeras potencias marítimas de Europa.

Esa sorpresa sube de punto al considerar que los Estados Unidos contaban con solas 30 naves, entre fragatas, bergantines y corbetas, que oponer á los mil buques de todos portes que paseaban por el orbe entero el orgulloso pabellón de San Jorge.

Debe, sin embargo, consignarse que aquella pequeña Escuadra, tripulada por excelente oficialidad, buenos marineros y muy diestros cabos de cañón, estaba armada todo el año y en continuadas prácticas y ejercicios. Además, las fragatas eran magníficas, potentísimas, muy veleras y capaces de rivalizar, si no superaban, á las mejores de su clase.

¿Qué significaba tan exigua pequeñez comparada con la grandeza naval de la Gran Bretaña? Significó tanto, que hay momentos en que cuesta trabajo dar crédito á lo que se lee en las páginas de la Historia.

Mi propósito quedará reducido á hacer somera narración de esta campaña naval bajo su triple aspecto, histórico, militar y marineró.

No nos parece fuera de lugar exhumar hechos tratados pocas veces en nuestro idioma. Quizás ellos puedan contribuir á facilitar el conocimiento de pueblos y hombres, de quienes se tiene ó se tuvo equivocada idea. Errores de tal naturaleza suelen conducir á muy amargas decepciones, que convierten en energúmenos á los que por ignorancia ó *patriotería*, ó las dos cosas á la vez, todo lo fían á la inexpugnabilidad de los pechos de granito.

No fué la campaña naval con Inglaterra el bautismo de fuego internacional—llanémosle así—de la naciente República.

Antes, en los años de 1798 á 1801, combatió contra la Francia, no siéndole adversa la fortuna.

Adoptaron los marinos americanos el sistema de diseminar su exigua flota militar, compuesta á la sazón de tres fragatas y doce buques menores de doce á veinticuatro cañones, con los cuales persiguieron el comercio francés en el Atlántico y en el Mediterráneo, logrando apresar no pocos corsarios después de rudos combates.

Ya en 1799, ascendía la escuadra á nueve fragatas y trece embarcaciones de menor fuerza, con las que se lanzaron á empresas de mayor cuantía, como lo fueron sin duda alguna los combates parciales que sostuvieron con varios buques de la Marina francesa.

A principios de Junio de 1798, apresó el bergantín *Delaware* á la goleta francesa *Le Croyable*, después de

recio combate, siendo éste el primer buque capturado por los americanos después de la formación de su flota. *Le Croyable* fué represada al poco tiempo por la fragata *Insurgent*.

En el año siguiente (9 de Febrero), la *Constellation*, de 38 cañones, capitán Truxtun, que se hallaba cruzando en aguas de la isla Guadalupe, dió vista á una fragata de guerra que izó primeramente el pabellón estrellado, sustituido al poco rato por el tricolor, que afirmó con un cañonazo.

Cuando la *Constellation* se hubo acercado al barco franceses, rompió el fuego, que fué contestado vigorosamente. La primera, no obstante las averías que experimentó en su velamen y palo de mesana, logró dominar á su adversario con tres tremendas andanadas á quemarropa, que decidieron la victoria á su favor, sin más bajas que tres heridos. La fragata francesa, que era la *Insurgent*, de 40 cañones, capitán Barreaud, tuvo que rendirse muy averiada con 29 muertos y 41 heridos. La artillería de ésta era de inferior calibre á la de su contrario.

El 1.º de Febrero del siguiente año, la misma *Constellation* encontró cerca de Guadalupe á la fragata francesa *Vengeance*, de 40 cañones. Eran las ocho de la noche cuando los dos buques se pusieron al alcance de la voz, trabándose empeñada refriega, que duró hasta la una de la madrugada, hora en que la fragata francesa se retiró de la línea. El capitán Truxtun emprendió la caza, que hubo de abandonar al poco tiempo por haber rendido el palo mayor de su fragata, totalmente destrozado por tanto balazo como recibió. Las bajas de ésta consistieron en 14 muertos y 25 heridos; las de la *Vengeance*, que quedó casi desmantelada, alcanzaron 51 muertos y 110 heridos. El Congreso americano premió á Truxtun con una medalla de oro.

Por último, en Noviembre de 1800, la fragata *Boston* de 32 cañones, batió y rindió á la corbeta francesa *Beriveau*, de 30. La acción duró dos horas, teniendo los americanos cuatro muertos y 11 heridos, y los franceses 36 hombres fuera de combate.

Estas fueron las funciones de armas de alguna importancia que tuvieron lugar durante la guerra franco-americana, las cuales llenaron de júbilo al pueblo americano, por ser las primeras sostenidas después de la guerra de independencia, por una Marina que entonces empezaba á formarse.

Los marinos americanos, ebrios con los éxitos obtenidos, exageraron en demasía, falseando á veces la verdad de los hechos, así en los documentos oficiales como en las informaciones particulares. Desahogos disculpables en un pueblo nuevo y en una Marina nueva.

El apresamiento de la *Insurgent* causó en los Estados Unidos tan grande efecto moral como estupor en Francia, donde no se explicaban la rendición de su fragata, sin causar al enemigo más bajas que tres heridos. Debióse tan gran desastre, entre otras causas, á la deficiencia de los artilleros franceses, mientras los de la *Constellation* eran excelentes; procedían casi todos de la Marina real inglesa.

Después de esta guerra, emprendieron los norteamericanos otra antes de llegar á la de Inglaterra.

Las continuadas tropelías de que venía siendo objeto el pabellón americano en las costas berberiscas, obligaron á los Estados Unidos á declarar la guerra á la Regencia tripolitana.

Esta guerra quedó reducida en su principio á un penoso y estéril bloqueo de las costas de Trípoli, hasta que relevado Morris y puesto al frente de las fuerzas navales el comodoro Proble, imprimió mayor actividad á las operaciones. Entre éstas merecen citarse el bom-

bardeo de Trípoli y el incendio de la fragata *Philadelphia*, de 38 cañones, dentro del mismo puerto, la cual había sido apresada por efecto de una varada. Tan arriesgada operación la llevó á cabo el teniente Decatur que, acompañado de 74 hombres, forzó el puerto con el quechemarín recientemente apresado, *Intrepid*, logrando abordar é incendiar aquella fragata bajo el fuego de los fuertes enemigos.

Este hecho realmente notable fué seguido de un ataque á la flotilla tripolitana, protegida por las baterías de tierra, que dió por resultado la rendición de tres embarcaciones de la Regencia, después de portuñada lucha cuerpo á cuerpo.

Duró esta campaña, sin ningún otro suceso naval de importancia, hasta el año 1805, en que se firmó un tratado de paz nada favorable para los Estados Unidos.

He hecho somera alusión á las guerras de Francia y Trípoli, pues ellas sirvieron de aprendizaje y base á la disciplina y habilidad marinera y militar que demostraron los oficiales y tripulaciones americanas en la guerra que siguió con Inglaterra. Bien puede decirse que el Comodoro *Preble* fué el Jervis de la escuadra de los Estados Unidos.

II

Tuvo su origen la guerra anglo-americana en los continuos atropellos de los cruceros ingleses al abordar y registrar los buques mercantes y aún los de guerra, con el fin de apoderarse por la fuerza de sus desertores, irlandeses en su mayor parte.

Como caso escandaloso, puede citarse el del navio inglés *Cornatlick*, de 74 cañones, que en las inmediaciones del puerto de la Habana, sacó cinco hombres á viva fuerza de la pequeña corbeta *Baltimore*.

De otro insulto aún más grave, que merece ser referido, fué objeto el pabellón de los Estados Unidos.

La fragata *Chesapeake*, de 44 cañones, capitán Barrón, encontró en la costa de Virginia al navio inglés de 50 cañones *Leopard*, que le mandó un bote con un oficial para reclamarle algunos desertores que no le fueron entregados. Apenas restituido á su bordo el oficial inglés, hizo el *Leopard* una descarga sobre la *Chesapeake*, que no tenía hecho el zafarrancho de combate, por no sospechar su comandante que se tratara de cometer semejante violencia. Tan inesperado ataque produjo el mayor pánico en la fragata americana, que aprovechaba el navio inglés descargando alevosamente andanada sobre andanada. El capitán Barrón deseaba que cuando menos se disparase una pieza antes de arriar la bande-

ra, lo que se logró gracias á un oficial que, cogiendo un carbón encendido con los dedos dió fuego á un cañón. Entonces se entregaron los tres hombres reclamados como desertores. El comandante de la *Chesapeake* fué sentenciado por un consejo de guerra á suspensión de empleo y sueldo durante cinco años.

El gobierno de los Estados Unidos, á pesar de tanto desafío, se limitaba á pasar notas de protesta, que eran contestadas con evasivas y buenas palabras.

Agotada la paciencia del presidente Madison y de su gobierno, dispuso éste que la mayor parte de la flota americana, reforzada con numerosas cañoneras, se apostasen en los puntos más convenientes de la costa, para vigilarla é impedir los abusos de fuerza acabados de citar.

Tal medida, aunque algo tardía, no dejó de dar resultado. Pasaron los años de 1809 y 1810 sin la menor novedad y casi sin dejarse ver los cruceros ingleses en el litoral americano.

Inesperadamente, abordó la fragata *Guerriere* (Mayo de 1811), en las inmediaciones del puerto de Nueva York, al bergantín *Boston*, del que sacó violentamente á un individuo de su dotación.

Noticioso el comodoro Rodgers de este nuevo atentado, salió presuroso de Annapolis con la fragata *President*. Al hallarse en las proximidades de Nueva York y ya cerrada la noche, pasó á la voz por el costado de una corbeta de guerra, que fué preguntada por su nombre y destino: contestó, según unos, con las mismas palabras empleadas para interrogarle, y según otros, con una burla grosera.

Sea de ello lo que quiera, el caso fué que á los pocos momentos disparó un cañonazo alguno de los buques—todavía no se ha averiguado cuál—siguiéronle otros y la acción quedó entablada con encarnizamiento.

La *President*, de mucho mayor porte y fuerza que su contrario, se cebaba en él, lo destrozaba sin piedad con sus furiosas andanadas.

El resultado tenía que ser el que fué: combatía contra la corbeta inglesa *Little Belt*, de 20 cañones, capitán Bingham, que suspendió sus fuegos cuando tenía el casco y el aparejo acribillados á balazos, el timón averiado y tres pies de agua en las bodegas, además 11 muertos y 21 heridos.

La fragata americana recibió tan sólo dos balazos en la arboladura y no tuvo más quebranto en su tripulación que un *boy* (muchacho), herido.

Al amanecer izaron ambos buques sus respectivos pabellones y envió Rodgers un bote con un oficial á la corbeta para ofrecerle auxilios, que fueron ágríamente rechazados.

Merece mencionarse, que en las informaciones mandadas instruir por ambos gobiernos, resultase que, así los ingleses como los americanos, desde el comandante al último grumete, se achacasen mutuamente y con rara unanimidad el primer disparo.

Sin embargo, los neutrales, guiados por indicios no despreciables, atribuyen á los norteamericanos la iniciativa de la agresión.

Poco después del incidente que se acaba de narrar surgió otro, aunque de menor importancia. La fragata *United-States*, de 44 cañones, comandante Decatur, encontró á las corbetas inglesas *Enrydice* y *Atlanta*, y mientras sus comandantes se comunicaban á la voz, un artillero americano dejó caer *involuntariamente* la mecha sobre un cañón, que se disparó enseguida. Por fortuna, tomaron los jefes con calma la cosa, y todo quedó arreglado con buenas palabras y explicaciones mutuas.

El historiador Cooper dice que ésta es la excusa

que dió el artillero; pero Decatur creyó que se había hecho fuego intencionadamente; tal era el espíritu de venganza y represalia de los marinos americanos en aquella época.

Los gravísimos sucesos de que hacemos mérito no conmovieron demasiado á las cancillerías de ambos países. Diéronle al último, carácter de accidente fortuito, susceptible de arreglo, sin hacer *casus belli* de él.

No lo apreciaron así los dos pueblos, pues mientras el pueblo inglés se indignaba y desataba en denuestos contra Rodgers, pidiendo venganza y reparación por el ultraje hecho á la *Little Belt*, el pueblo americano, sin disimulo de ningún género, celebró el éxito del desigual encuentro como la más señalada victoria, colmando de agasajos y públicas distinciones á los marinos de la *President*.

Como ora de esperar, estos latidos de la opinión no pudieron por menos de repercutir y causar efecto en los altos poderes de ambos Estados, que mantuvieron desde ese momento una paz difícil y llena de tensiones, precursoras de un próximo rompimiento. Este no tuvo lugar hasta el 18 de Junio de 1812, en que el Congreso americano declaró la guerra al rey de Inglaterra, por nuevos atropellos llevados á cabo por cruceros de esta nación.

Al llegar este momento histórico, hallábase la Gran Bretaña en guerra con la Francia, pero casi *in nomine*, pues la flota francesa, ya en plena decadencia, muy disminuida por sus continuados contrastes y dispersa por el licenciamiento su gente de mar, encontrábase aquélla en mucha parte desarmada al abrigo de los puertos militares.

Tal circunstancia permitía á Inglaterra disponer de un muy importante contingente de su Armada, para la nueva guerra, que no tomó en serio, presumiendo que

con un par de docenas de barcos bastaría para arruinar el comercio de los Estados Unidos y encerrar sus escasas fuerzas navales en los Arsenales.

Muy caro pagó el orgullo británico esta confianza, principalmente en la primera fase de la campaña próxima á emprenderse.

Jurien de la Graviere, en su obra «Las guerras marítimas de la República y del Imperio», dice lo siguiente, á propósito de esta guerra y de la Marina inglesa: «Cuando el Congreso americano declaró la guerra á Inglaterra, en 1812, parecía que esta lucha desproporcionada, hubiera debido aniquilar en su origen á la na-
«ciente Marina: ella, por el contrario, lo que hizo fué
«fecundar el germen. Hasta después de esta guerra, los
«Estados Unidos no tomaron puesto entre las naciones
«marítimas: algunos combates parciales de fragatas y
«otros buques menores, insignificantes sin duda con
«relación á sus resultados materiales, bastaron para
«romper el encanto que protegía al estandarte de San
«Jorge, y enseñaron á Europa lo que ésta hubiera po-
«dido aprender en algunos de nuestros combates, si el
«ruido atronador de nuestros reveses no hubiera apá-
«gado su gloria; á saber: *que no hay invencibles en el*
«*mar, más que las buenas tripulaciones y los buenos arti-*
«*lleros.*»

Crco intangiblè la aseveración que en términos generales hace Jurien de la Graviere. A su mayor destreza en el manejo de los cañones debieron los ingleses las victorias obtenidas por Jervis, Nelson y otros Almirantes, que mandaron las flotas británicas durante las guerras que comenzaron con la Revolución francesa y no terminaron hasta que fué instaurado Luis XVIII en el trono de Francia.

Necesario es reconocer en honor de la verdad histórica que los americanos no solamente vencieron en

singulares combates parciales á los ingleses por la excelencia de sus artilleros, sino también por la habilidad que demostraron los comandantes de los Estados Unidos, al acomodar circunspecta y astutamente su táctica á las sobresalientes condiciones marineras de sus hermosas fragatas y á la superioridad de su artillería en calibre y alcance: táctica que jamás abandonaron, ni siquiera cuando combatían á buques de muy inferior número y calidad de cañones.

Según Cooper, los americanos no se aproximaban y eludían en cuanto les era posible que los ingleses lo hiciesen, hasta que habían logrado alguna ventaja por el superior alcance de sus largos cañones de 24. En más de una ocasión, especialmente en los primeros combates que se libraron, eran los mismos ingleses los que les proporcionaban esas ventajas, con su manera imprudente y á veces temeraria de aproximarse, presentando por largo rato sus inofensivos flancos de proa al fuego de toda la batería de sus contrarios, sin otro fin que el de llegar lo más pronto posible á empeñar la acción á toa pecho.

Tal fué, más en grande, la audaz maniobra de Nelson en Trafalgar, imitada después por los capitanes que le sucedieron: maniobra que si entonces dió fruto, debióse indudablemente á la impericia en el manejo de la artillería de las tripulaciones francesas y españolas, y á la desordenada línea de batalla, llena de claros, que ofrecieron las flotas aliadas.

En la guerra americana, la confianza y el orgullo de los comandantes ingleses, los condujo á caer en las redes que una prudente cautela les había tendido: por tal motivo, los buques británicos fueron frecuentemente tan mal tratados por cañoneos á larga distancia, como por haber arrostrado irreflexivamente los inconvenientes de un ataque directo, en el cual recibían el tre-

mendo fuego de toda la andanada enemiga, mientras ellos no podían ofender más que con las miras de proa ó con los cañones de una amura. El sistema de Nelson no podía dar resultado en acciones parciales y menos todavía contra tripulaciones adiestradas en la maniobra y en la artillería.

III

Poco antes de la declaración de guerra votó el Congreso americano un crédito para la construcción de tres fragatas y ocho buques menores; crédito que se amplió con el fin de carenar otros y mejorar los arsenales.

A duras penas pudieron ponerse en pie de guerra 11 fragatas y 19 bergantines y corbetas, además 170 lanchas cañoneras, únicamente utilizables en la defensa de puertos.

La exigüidad de estas fuerzas navales, comparadas con las de Inglaterra, hicieron pensar al Gobierno de la Unión en el desarme de su pequeña flota, para limitarse á hacer la guerra terrestre y la posible campaña naval en los lagos Chaplain, Erie y Ontario.

Antes de llegar á una resolución definitiva, quiso el presidente Madison oír la opinión de los marinos, reunidos en consejo de guerra: formaron ésto los comandantes y capitanes Rodgers, Hull, Porter, Lawrence, Brainbridge, Chancey, Decatur y Stewart, que habían adquirido crédito en las guerras de Francia y Tripoli.

El almirante marino aconsejó utilizar las superiores condiciones maríneas y militares de las fragatas con que contaban, para intentar librar combates parciales

contra fuerzas iguales ó inferiores, siempre que les fuese posible, y rehuirlos en caso de superioridad manifiesta. También opinaron por destacar algunas corbetas y bergantines á los mares de Europa y Asia, en persecución del comercio inglés.

El presidente Madison, no obstante la opinión contraria de sus ministros, aprobó el indicado plan de campaña marítima, que fué puesto inmediatamente en ejecución, haciendo salir, como primera medida, al bergantín *Nautilus*, de catorce cañones, comandante Crane, para que interceptase los buques mercantes ingleses procedentes de la India. A los pocos días de navegación se encontró dicho buque con la escuadrilla del comodoro Broke, destinada á operar en las costas de los Estados Unidos. A pesar de la diligencia y esfuerzos de Crane por zafarse de la división enemiga, hubo al fin de rendirse á la fragata *Shannon*. Así se inauguraron las operaciones navales.

Signiéronle dos cazas, que dejaron memoria en ambas Marinas beligerantes.

Veamos la primera:

A los pocos días de la declaración de guerra, recibió el comodoro Rodgers órdenes reservadas de salir con tres fragatas, una corbeta y un bergantín, para atacar un convoy inglés que había salido de Jamaica con destino á las Antillas de barlovento é Inglaterra.

No consiguió Rodgers darle vista, pero sí pudo alcanzar á una de las fragatas de la escolta, que quedó rezagada; era ésta la *Belvidera*, de 40 cañones, comandada por Byron, que ignoraba hubiese sido declarada oficialmente la guerra, aunque lo sospechaba.

Tal recelo se convirtió en realidad al observar cómo la división americana amollaba sobre su fragata, con el decidido intento de cortarle la proa. Ante maniobra tan sospechosa, arribó la *Belvidera* hasta ponerse en diez

cuartas, posición ventajosa para huir de las superiores fuerzas que le venían encima.

El andar de la fragata inglesa era próximamente igual al de los buques americanos, á excepción de la fragata *President*, que le entraba algún tanto.

A las tres horas de caza desfogó un chubasco tan cerrado en agua, que llegaron á perderse los barcos de vista. Byron, jugándose el todo por el todo, aprovechó los momentos orzando hasta la bolina, para hacer una atrevida virada por avante, que le permitió, á favor de la cerrazón, pasar casi por entre los buques enemigos, sin ser visto. Grande fué la sorpresa de éstos al encontrarse, cuando aclaró, que la *Belvidera* se hallaba á distancia, demorándoles por rumbo opuesto al en que la habían dejado.

Reanudada nuevamente la persecución se adelantó la *President*, que logró, después de porfiada caza, poner la fragata enemiga bajo el alcance de sus poderosos cañones de á 24. Roto el fuego por aquélla con sus miras de proa, causó averías y no pocas bajas á la *Belvidera*, en términos de que un solo proyectil le puso nueve hombres fuera de combate.

Si la nave americana hubiese seguido combatiendo á su contraria en la forma indicada hasta darle el costado, seguro es que habría acabado por apresarla con el auxilio de los buques de su división, que le seguían de cerca; pero enardecido el comandante de la *President* con las ventajas obtenidas, cambió de táctica, haciendo dár grandes guiñadas para poder disparar toda su batería. Tan equivocada maniobra, repetida varias veces, dió ocasión á que se adelantara algo la fragata inglesa, que sostenía certero fuego con sus piezas de popa y aletas, fuego que causaba bajas y averías en su tonaz enemigo,

En tales circunstancias vino la noche, que aprove-

chó la *Belvidera* para evadirse hurtando el rumbo á sus contrarios, de cuya vista desapareció definitivamente.

Esta fragata debió su salvación, tanto á la hábil y arriesgada virada por adelante que hizo Byron, como á la mala maniobra del comandante de la *President*, al obstinarse en atravesar su buque para hacer un fuego apresurado de andanadas, que no podía por menos de dar resultados negativos.

Este suceso naval, confirma una vez más la ineficacia de las descargas en fuego de enfilada, *haciendo arribadas*, á un buque que se persigue. Lo acertado habría sido que la fragata americana hubiera continuado fría y deliberadamente como al principio, haciendo las punterías con cañones aislados, bien servidos, como en efecto lo estaban por artilleros excelentes. Las descargas debió reservarlas para el final de la caza, al hallarse á un par de cables de la aleta del buque enemigo y en condiciones tales que una moderada guñada le permitiese presentar media batería sin atraso de entidad en la persecución.

La retirada y defensa que llevó á feliz término el capitán Byron, hacen honor á su nombre y á la tripulación que mandaba.

* * *

Apenas transecurrido un mes, tuvo lugar la aún más famosa caza de la fragata *Constitution*, por una escuadrilla inglesa, compuesta del navío *Asia*, de 74 cañones y tres fragatas de 40 á 44.

La *Constitution*, del porte de 44 cañones, al mando del capitán Hull, salió de Annapolis el día 12 de Julio.

En la amanecida del 16 avistó la escuadra inglesa á distancia de dos tiros de cañón.

Desde este instante comenzó la memorable caza que se hizo célebre por las múltiples peripecias é inciden-

tes que le acompañaron; tan pronto parecía que la fragata americana iba á caer en manos de sus enemigos, como se zafaba de ellos merced á la habilidad y al ingenio del capitán Hull, que salvó su buque de modo verdaderamente milagroso.

Durante la primera noche de persecución, ocurrió un incidente muy curioso.

La velera fragata inglesa *Guerriere* llegó á poner dentro del tiro de cañón á la nave americana, que se creyó irremisiblemente perdida, pero por su suerte y debido á inexplicable error pudo salvarse.

La *Guerriere* tomó por enemigos á los buques de su nación, apresurándose á abandonar la caza y á huir de los suyos.

Al amanecer del 17, en circunstancias de viento bonancible y mar llana, volvió á regularizarse la caza, navegando todos los buques cubiertos de velas y á un largo.

Pronto se echó de ver la ventaja en la marcha de la *Guerriere* sobre la *Constitution*, que había salido del puerto sobrecargada de víveres, aguada, municiones y pertrechos, como para emprender una larga campaña; esto era causa de la mala línea de calados en que se hallaba.

Para mejorar aquélla algún tanto, se trasladaron los víveres y parte de la aguada al centro del barco, se pasaron cuatro cañones á popa y se romanearon convenientemente otros pesos. Estas faenas mejoraron un poco la marcha de la fragata, pero no lo suficiente para librarla del inminente peligro que la amenazaba. La *Guerriere* continuaba yéndosele encima.

Se recurrió entonces á relingar á rechina motón las velas cuadradas, á aflojar las cuñas de las carlingas y bocas de tinaja y á alegrar los acolladores de los estays, obenques y brandales, hasta dejarlos casi en ban-

da. Se obtuvo alguna ventaja, pero aún entraba la fragata inglesa, que ya dentro de tiro rompió el fuego con sus cañones de proa y amura.

Imminente parecía el combate entre ambos buques; combate que necesariamente había de ser fatal á la nave americana, que á la postre sería envuelta y aco-rralada por todos los barcos ingleses.

Cuando todo se daba por perdido y el desaliento había empezado á apoderarse de los tripulantes de la *Constitution*, el capitán Hull, sereno, frío é inmutable, intentó un último y heroico recurso. Mandó arrojar al agua, para aliviar pesos, la mayor parte de los víveres y aguada, diez cañones, los lingotes del enjunque, las anclas de las serviolas y no pocas municiones. Cayeron á golpe de hacha todos los mamparos de cámaras, camarotes y pañoles; fueron contundidos á mandarrazos los baos, las curvas de éstos, los trancaniles y amuradas; hizo empapar las velas en agua para tupirlas; por último, dispuso se mantuviese su gente en absoluta quietud, haciéndola sentar en las erujías del alcázar y combés.

La *Constitution* agradeció tanto destrozo, llevado á cabo en poco más de media hora; respondió á estos recursos extremos. Desligada, vibrante y flexible como un junco, arrancó gallarda y veloz, dejando atrás á su tenaz perseguidora, que también arrojó pesos al agua, mojó las velas y atlojó las jarcias muertas. Todo fué inútil; la primera se había distanciado considerablemente y la noche, protectora de los perseguidos, se encargó de su salvación momentánea.

Empero la odisea de la fragata americana no había concluido todavía. Con la anohecida empezó á caer el viento hasta quedar en calma completa antes de la media noche: calma fatídica y precursora de mayores peligros, llamados á poner á prueba nuevamente la energía y pericia del capitán Hull.

Noche larguísima y de incertidumbre fué la del 17 al 18 para ingleses y americanos, ignorantes de las posiciones respectivas que ocupaban, no delatadas por el más leve indicio de luz entre aquellas tinieblas, que á todos favorecían. Unos y otros esperaban ansiosos la llegada del nuevo día.

Vino éste alardeando de esplendidez y hermosura, sin que la más pequeña nube empañara la diafanidad del cielo, ni el más leve soplo de viento rasgase la espedada tersura del mar.

Los buques heligerantes, encalmados y sin gobierno se avistaron así que amaneció, á tres millas de distancia entre sí, y á seis ó siete de la costa americana, en fondos de 15 á 20 brazas.

El capitán Hull, así que se hizo cargo de la situación, mandó arriar los botes para que sin demora remolcasen su buque.

Los ingleses no tardaron en imitar esta maniobra, haciendo que todos los botes de la escuadrilla diesen remolque á dos de sus fragatas, con lo que consiguieron aventajar en marcha á la *Constitution*, que se vió otra vez muy amenazada de caer en poder de sus contrarios.

Pero el comandante de la fragata americana, sin perder un momento la serenidad y siempre fecundo en recursos, auxilió el remolque haciendo tender anclotes muy por largo para espiarse con estachas que iban á parar al cabrestante. Así consiguió Hull dejar atrás por el pronto á sus perseguidores, que no tardaron en apelar al mismo procedimiento de la espía en ayuda de los botes remolcadores, con lo cual recuperaron la velocidad perdida, y con ella volvieron los riesgos y los apuros de la *Constitution*, que unas veces avanzaba y otras se retrasaba según el grado de cansancio de los tripulantes en su penosa labor de boga y espía.

Noventa y dos horas duró la persecución en tan durísimas condiciones, frecuentemente bajo el fuego de los cañones de unos y otros, que causó pocas averías por lo largo é incierto del tiro.

Los ingleses, en más de una ocasión consideraron segura la presa y así lo demostraban los vítores que salían de las fragatas avanzadas; pero el capitán Hull, con sus atrevidas maniobras, se encargaba de quitarles las ilusiones.

Todo lo aprovechaba el marino americano para salir airoso de su empeño. En cuanto soplabla la menor ventolina, suspendía las embarcaciones menores á lumbré de agua, orientaba todo su aparejo y ponía la proa á la costa con intento de ganarla y varar su buque antes de que fuese apresado por los ingleses. Al reaparecer la calma se tendían de nuevo los anclotes con sus estachas y vuelta otra vez á las improbas faenas de espla y remolque.

Al fin, cuando el viento se entabló definitivamente largáronse las estachas y anclotes, se colgaron los botos, y cubierta de velas la *Constitution*, desligada como se hallaba y alijada de pesos, volaba más que andaba, dejando atrás á sus perseguidores, que desaparecieron de su vista bajo un furioso chubasco, que Hull aprovechó, forzando de vela cuanto pudo.

La *Constitution* tomó el puerto de Boston, en donde reparó sus averías con tal actividad que á los pocos días se hallaba en condiciones de prestar servicio.

IV

Después de la inolvidable caza de la *Constitution*, que dejamos narrada en el artículo anterior, nada notable ocurrió hasta el 13 de Agosto (1812), en que la fragata americana *Essex*, de 32 cañones, capitán Porter, encontró á la corbeta inglesa *Alert*, de 20.

Esta última inició temerariamente el ataque, á pesar de la desproporción de fuerzas, fada en la costumbre de vencer que tenían los ingleses, aun á buques de mayor porte y calidad. El orgullo británico, no admitía en aquel tiempo que el pabellón de San Jorge pudiese ser abatido por nadie en el mar.

Trabada la acción, no tardó la corbeta inglesa en ser completamente dominada por el nutrido y certero fuego de su enemiga, que le causaba grandes averías y bajas en su tripulación. El comandante de la *Alert* quiso reparar tardíamente su error, retirándose; pero le fué imposible hacerlo por los desperfectos que habían sufrido el velamen y la arboladura de su buque con los balazos recibidos.

Todavía resistió la *Alert* un cuarto de hora más, hasta que, acosada y batida implacablemente por la superior fuerza de la *Essex*, tuvo que rendirse después de una defensa honrosa.

El comandante de la nave inglesa intentó excusarse alegando que había tomado á la fragata americana por un buque del comercio, como si fuera posible al ojo experimentado de un marino confundir el buque de guerra con el mercante.

Esta fué la primera presa que hicieron los marinos norteamericanos en la guerra marítima que comenzaba.

La fragata *Constitution*, una vez reparadas sus averías, volvió á salir á la mar y no pasó mucho tiempo sin que vengase la tenaz persecución de que fué objeto el mes anterior.

Se hallaba cruzando sobre la boca del río San Lorenzo, donde había hecho algunas presas al comercio inglés, cuando encontró á las tres de la tarde del 19 de Agosto á la fragata inglesa *Guerriere*, capitán Daerès, quien se jactaba de desear encontrarse con un buque americano, en la seguridad de vencerlo.

Las condiciones del tiempo eran, viento frescachón y mar gruesa. Cuando los buques se avistaron, estaba la *Guerriere* á sotavento, ciñendo mura á estribor; la *Constitution* le demoraba por el través de barlovento. El capitán Hull, aprovechándose del mayor alcance de su artillería, sostuvo lejano cañoneo, con el fin de hacer algunas averías al enemigo, antes de combatirle, á corta distancia. No dejó de conseguir el objeto que se proponía, pues mientras sus balas alcanzaban y aún rebasaban á la fragata inglesa, las de ésta caían cortas. Transcurrió así más de una hora, y cuando juzgó había llegado el momento oportuno, se dejó sotaventear deliberada y astutamente, por si la nave contraria se decidía á hacer por él, y en este caso, batirla de enfilada y casi á mansalva con toda su batería.

Como esperaba Hull, arribó la *Guerriere*, que empezó á recibir desde los primeros momentos nutrido fue-

go de andanadas y por secciones, que le obligaba á dar grandes guiñadas, para evitar en lo posible ser enfilada de proa á popa y también para ponerse en condiciones de hacer algún fuego con los cañones de su batería. Esta maniobra era contraria á la pronta aproximación de los buques y perjudicial, por consiguiente, á la fragata inglesa, que quedaba expuesta por más tiempo á las descargas de flanco de su enemiga.

Cuando la nave británica logró estrechar las distancias á tiro de fusil, traía rendido el palo mesana, muchos balazos en el casco y no pocas bajas en la tripulación, mientras la fragata americana estaba casi intacta.

El comandante Dacrés, lejos de arredrarse por tanta desventaja, embistió á su enemigo por una aleta, afianzándolo con los arpeos, pero el fuerte oleaje, unido á los tremendos encontronazos que se daban los dos buques, hicieron imposible toda comunicación, y por consiguiente, el combate cuerpo á cuerpo que intentó Dacrés, como último recurso.

En su vista, trató Hull de desatracarse, y cuando lo pudo conseguir, descargó repetidas veces á boca de jarro, toda la batería sobre la *Guerriere*, que tiró por la banda sus palos mayor y trinquete, quedando convertida desde este momento en una boya y á merced de la *Constitution*, que se alejó por poco tiempo para zafar su batería, poner en orden el aparejo y dar descanso á sus tripulantes, conseguido lo cual, se puso á tiro de pistola por la popa de su adversaria, que recibió el golpe de muerte con una última y decisiva andanada.

Eran las seis y media de la tarde cuando el pabellón de Inglaterra caía rendido de la popa de la *Guerriere*.

Aunque la acción había durado dos horas, no pasó de treinta minutos el tiempo que se combatió á corta distancia, siendo suficiente éste para que quedase la

fragata inglesa desarbolada de los tres palos, con su casco destrozado á balazos y además 15 muertos y 63 heridos; la *Constitution* tuvo pocas averías y solamente siete muertos é igual número de heridos.

Esta gran derrota de las armas inglesas tiene natural explicación, aunque algunos no se la encuentran. Debióse á los excelentes artilleros de la *Constitution*, al mayor calibre y alcance de los cañones de ésta y á la acertada maniobra del capitán Hull, de dejarse sotaventear, lo que le permitió batir de enfilada con toda la artillería de una banda á la fragata inglesa, que sólo podía contestar con las piezas de caza y algunas de la batería á costa de repetidas y perjudiciales guiñadas, que le ocasionaron retraso en la llegada al costado de su contraria y serios quebrantos. En tales condiciones de desigualdad, puedo decirse que se trabó la verdadera acción, siendo así que la *Guerriere* llegó al mar de batalla vencida antes de empezar á combatir seriamente.

No cabe dudar que la mejor posición en que un buque de vela sotaventado debe esperar el ataque directo de otro que le pone la proa con tal fin, será la de mantenerse al paio ó á toca paños con poco andar, mientras se verifica el movimiento ofensivo. Hull adoptó con mucho tino y buen resultado este modo de proceder, en vez de bordear para salir al encuentro de su enemigo.

James y otros publicistas ingleses atribuyen el desastre á un cúmulo de fatalidades. La *Guerriere*, según ellos, tenía incompleta su tripulación, la pólvora estaba alterada por la humedad y falta de asoleo, lo que fué causa de que los proyectiles quedaran cortos en la primera fase del combate. Algunos cañones se destrincaron y quedaron sin poderse utilizar por la mala calidad de los bragueros y de las maderas en que estaban empuñados los cáncamos.

Estas *fatalidades*, lejos de disculpar ó atenuar la derrota, la agravan, pues demostrarían el más punible abandono é imprevisión en llevar á campaña un barco en tan pésimas condiciones, justamente por los que se preciaban y siguen preciándose de ser los primeros marinos del mundo. ¿Es acaso creíble que entre las 100 fragatas que poseía la Gran Bretaña no hubiese ninguna en mejores condiciones que la *Guerriere* para ser destinada á la guerra de América?

Las causas de las derrotas quedan esbozadas, y ya nuestros lectores se habrán dado cuenta de ellas.

Por lo que á nosotros toca, si merece algún valor lo que dejamos sentado en el capítulo anterior, relativo al escaso resultado del fuego que se hace al azar y con apresuramiento en los cambios forzados de rumbo, podría deducirse que las fatales arribadas de la *Guerriere*, para evitar ser enfilada (lo que no evitó), motivaron que sus destartalados fuegos resultasen inofensivos en la primera hora del combate, mientras ella era profundamente maltratada por los reposados y certeros disparos de la fragata americana, desde la buena posición que había elegido.

Entrando en otro orden de ideas, manifestaremos que no es admisible la exagerada superioridad que los ingleses asignan á la *Constitution* sobre la *Guerriere*. Esta superioridad consistía en el mayor espesor de los costados y elevación de batería, que montaba cañones de 24, mientras los de la segunda eran de 18.

En el cómputo de desgracias puede incluirse la insólita caída por barlovento del palo mesana, que embrazó de modo considerable el gobierno y la marcha de la fragata inglesa, obligada por esta causa á batirse en condiciones desventajosas, sin que le fuera posible, por más esfuerzos que hizo, desembarazarse de aquella peligrosa rastra, que atormentaba su obra muerta con los

terribles golpes que sobre ella daba al ser embatida por las olas. Tan grave contratiempo, aumentado con el desarbolo de los otros palos, justifican la rendición de la *Guerriere*: lo que no tiene tanta explicación, es la desproporción de bajas (78 á 14), en buques de casi igual fuerza y vulnerabilidad, que combatieron por espacio de media hora á tiro de pistola.

La victoria alcanzada por Hull produjo gran entusiasmo en los Estados Unidos, cuyo pueblo recibió en triunfo al afortunado marino. El Congreso americano, además de un voto de gracias, donó 50.000 dollars á Hull y á su tripulación.

También fué grande la impresión que causó en el resto de América el éxito decisivo de este combate. Las numerosas victorias obtenidas por los ingleses en el mar, hicieron creer que sus escuadras eran incontrastables y llegó á pronosticarse públicamente por la prensa londinense, que antes de los seis meses de guerra los buques de la Gran Bretaña ocuparían los puertos de la Unión al lado de las vencidas fragatas americanas.

El asombro que causó en Inglaterra esta derrota excede á toda ponderación.



A la victoria que obtuvo la *Constitution* sobre la *Guerriere* siguió otra que produjo, si cabe, mayor sensación en los Estados Unidos, á pesar de la menor importancia de los buques combatientes, atendido que la fuerza de éstos era enteramente igual. Tal circunstancia contribuía á hacer desaparecer la leyenda de invencibilidad que acompañaba á las naves inglesas.

En esta campaña, no se registraron grandes batallas navales, porque las pocas fragatas y corbetas que componían la Marina de guerra americana no podían desafiar á los navíos, fragatas y corbetas, que en número de 700 poseía la Gran Bretaña, perfectamente armados y pertrechados, pero en encuentros parciales, los marinos americanos pudieron medirse con sus contrarios, que recibieron en muchas ocasiones descargos graves, tanto más sensibles cuanto que se tenía en toda Europa una idea muy pobre de la pericia militar y marinera de los americanos.

Tal sistema de guerra sería hoy muy difícil, si no imposible de realizar, dada la imprescindible y frecuente necesidad de los aprovisionamientos del llamado *pan negro*, y también por las denuncias que haría el telégrafo de la situación de los buques que se dedicasen á

esa clase de operaciones, cuyo éxito depende en mucha parte del más absoluto sigilo.

El nuevo triunfo de que vamos á dar cuenta y otros que le siguieron, debiéronse—ya lo hemos dicho—en primer término, á la superioridad de la artillería, á la destreza de los artilleros y á la sólida instrucción de las tripulaciones americanas; también á los previos y destructores cañoneos de enfilada, que servían de prólogo á los combates.

Necesario es reconocer que los marinos de la Gran Bretaña aprovecharon para lo sucesivo la terrible lección que les dieron sus enemigos. En cambio, si los americanos no se hubiesen engreído con sus primeras victorias, ni dejádose adormecer por el sueño letal de la confianza, no habrían tenido que sentir las derrotas que sufrieron después.

No adelantemos los sucesos y vamos al asunto primordial, al singular combate que libró la corbeta americana *Wasp*, de 18 cañones, capitán Jones, con el bergantín inglés *Frolic*, mandado por Mr. Whyniates, muy acreditado oficial de la Marina Real inglesa.

En la noche del 16 de Octubre (1812), el bergantín antes mencionado, que convoyaba á seis buques mercantes, encontró á la corbeta americana que cruzaba á cuatro millas de la costa de los Estados Unidos. El *Frolic*, que llevaba rendida la verga mayor por efecto de un temporal que capeó dos días antes, se apresuró á arribar sobre su convoy para protegerlo, así que tuvo la sospecha de hallarse frente á un enemigo.

Aunque la fuerza de los combatientes estaba muy nivelada, es indudable que el bergantín inglés entró en acción con la desventaja de no poder usar la vela mayor por la avería de su verga.

El tiempo era chubascoso, con viento fresco y marejada gruesa, que hacía dar grandes bandazos á los

buques, hasta casi meter las bocas de los cañones en el agua.

La *Wasp*, que tenía el barlovento, **dió de andar** sobre su contrario, sin recibir un sólo **balazo durante** la arribada, empujándole por este costado, **que era el de** babor, y por tanto, le batía con su batería de sotavento.

Al principio de la acción llevaba la peor parte el buque americano, que desarboló del mastelero de gavia, de la verga de velacho y del pico de mesana, pero no pasó mucho tiempo sin que el *Frolic* tirase por la banda el palo mayor; avería gravísima de la que se aprovechó la *Wasp* para tomarle la amura de babor, desde cuya posición ventajosa lo arrasaba con sus descargas ciertas y á quemarropa, mientras ella recibía escaso daño.

Fueron tantos los estragos en la nave inglesa, que á los veinticinco minutos de combate apenas si contestaba con sus fuegos á los muy nutridos del enemigo, que se los dirigía de enfilada.

Llegado este momento, decidió el comandante Jones terminar la acción al abordaje. Al arribar para caer sobre el *Frolic*, quedó éste aprisionado por el bauprés, que se introdujo entre las jarcias de trinquete de la corbeta americana.

Cuando el teniente Biddle, seguido del trozo de abordaje saltó á bordo del buque enemigo, se ofreció á sus ojos, entre las tinieblas de aquella oscurísima noche, un espectáculo verdaderamente horroroso; tan sólo halló en pie sobre la cubierta á tres oficiales y al timonel; todos los espacios de aquella aparecieron sembrados de cadáveres y heridos, habiéndose contado 30 de los primeros y 50 de los segundos, sin que quedasen ilesos más que 20 hombres de la tripulación.

La *Wasp* tuvo 10 bajas entre los 138 individuos que la tripulaban, cabiéndole la suerte al teniente Biddle, de arriar, por sus propias manos, el pabellón de Inglaterra.

La pelea duró tres cuartos de hora, si bien se decidió en los solos once minutos que el buque americano colocado por la amura del inglés, le batía de enfilada y á corta distancia. El casco del *Frolic* quedó hecho una eriba, con tantos balazos como recibió, y sin arboladura, pues el palo de trinquete cayó también en los momentos del abordaje: durante éste murió el valeroso comandante Whyniates, que había sido mal herido por un gran astillazo. La *Wasp* tuvo muchas averías en el aparejo y muy pocas en el casco, lo que explica, entre otras causas, la enorme desproporción de bajas que habrán advertido nuestros lectores.

Hagamos ahora algún análisis de esta función de armas.

La artillería de la *Wasp* se componía de 16 carronadas de á 32 y dos cañones de 12, lo que da á su andanada un peso de 124 kilogramos. El *Frolic* montaba 16 carronadas de á 32,2, de 12 y dos cañones de seis, de lo que resultan 127 kilogramos de peso para la descarga de su artillería por una banda. El escantillón de la obra muerta de ambos buques era próximamente igual así como la altura de sus baterías, y como única diferencia pueden señalarse los 38 hombres más de tripulación con que contaba la *Wasp*. Esta diferencia numérica no afectaba á la *Frolic*, que con sus 100 hombres cubría perfectamente la artillería y los servicios de maniobra. Tal superioridad podría haberse dejado sentir en el acto del abordaje, pero ya se ha visto que el buque inglés estaba vencido cuando le abordó la corbeta americana.

Como dejamos dicho, el buque americano padeció mucho al principio del combate, en el aparejo y muy poco en el casco: el *Frolic*, además de su total desarbollo, sufrió grandísimos quebrantos en la obra muerta y, por consiguiente, terribles pérdidas de hombres. Tan

marcado desnivel en las resultancias de este combate, puede atribuirse á que la nave británica estaba ya muy maltratada, cuando se le colocó la *Wasp* á toca penoles por la amura; quizás también á que sus movimientos de balance eran mucho más violentos que los de su adversario. Así lo dice James en sus *Naval Occurrences*.

Si aceptamos tal aseveración, resulta que los tiros del *Frolic*, fueron casi todos altos, contando con las grandes recalçadas que daría en sus bandazos de sotavento. Asimismo está probado que los cabos de cañón ingleses, obedeciendo á la vieja rutina, disparaban al comenzar el movimiento ascendente del costado, mientras los americanos aguardaban á que sus barcos estuviesen en la cresta de la ola para descargar la batería, casi al terminar el movimiento descendente. Este combate y otros que le siguieron, confirmaron la doctrina de los que condenaban la práctica de hacer fuego después de iniciado el adrizamiento del buque.

Para concluir, diremos que al poco tiempo de marinado el *Frolic*, se vió venir al navio inglés *Pultiers*, de 74 cañones, que lo represó, á la vez que apresaba á la *Wasp*, casi inmovilizada por el mal estado de su aparejo.

Cuando el capitán Jones regresó á los Estados Unidos, fué recibido con las mayores muestras de aprecio, y el Congreso acordó hacerle un donativo de 25,000 dólares para él y su tripulación.

*
*
*

Una semana después del combate referido, obtuvo la Marina americana otro éxito de importancia.

Habíasele coniado el mando de la fragata *United States* al comandante Decatur, reputado como uno de los mejores oficiales de la Marina americana.

Cruzaba á 600 millas al Oeste de las Canarias el

25 de Octubre, cuando dió vista á la fragata inglesa *Macedonian*, mandada por Mr. Henry Carden.

La fragata americana aventajaba algo á la inglesa en el espesor de la obra muerta, altura de batería y calibre de sus cañones.

Trabóse el combate ciñendo los dos buques de la misma amura, hallándose el inglés á barlovento. Por espacio de más de una hora sostuvieron nutrido cañoneo á larga distancia, que el americano eludía estrechar, merced á su mayor andar, con oportunas arribadas, á fin de hacer averías previas á su enemigo, utilizando al efecto el mayor alcance y calibre de su artillería: así lo consiguió, desarbolándolo del palo mesana y del mastelero de gavia, mientras él sólo tuvo algunas averías, ninguna de consideración, en su jarcia y arboladura.

Llegado este momento, forzó la bolina cuanto pudo y aún dió un repique para aproximarse lo antes posible á la *Macedonian*, que correspondió á esta maniobra, arribando sobre la *United States*, con el deliberado propósito de abordarla como último y supremo esfuerzo, dadas las grandes averías y bajas que aportaba al nuevo é inminente combate que iba á librarse á corta distancia.

El comandante Decatur evitó acertadamente el abordaje y aprovechándose de las malas condiciones de marcha y gobierno de la fragata británica, por efecto del desarbolo que había sufrido, se colocó por la popa de ésta á muy corta distancia, haciéndole casi impunemente, por espacio de cuarenta minutos, mortífero y destructor fuego de enfilada, con toda la artillería de su batería.

La *Macedonian* no pudo resistir tantos estragos, que le obligaron á arriar la bandera en el más lastimoso estado. Además del desarbolo de que hemos hecho mérito.

le fueron desmontados todos los cañones del alcázar y castillo, á excepción de dos, y también algunos de la batería; recibió 106 balazos en el casco, y sus bajas ascendieron á 36 muertos y 68 heridos. La fragata americana tuvo pocas averías y sus pérdidas quedaron reducidas á 12 hombres fuera de combate.

A poco examen que se haga de esta acción, vemos repetida en ella la táctica adoptada por los americanos, de no acercarse al principio á sus enemigos, con objeto de utilizar y sacar todo el partido posible de la superioridad de alcance de sus cañones.

El mismo comandante Carden se encarga de confirmar lo que acabamos de decir: declara en su parte oficial que la fragata americana se mantuvo alejada, mediante arribadas que á veces alcanzaban á cuatro cuartas, por cuya razón, y dado el mayor andar de aquélla, no pudo acercarse tanto como deseaba, ni empuñar encarnizadamente el combate, hasta después de un cañoneo de una hora, ó sea cuando la *United States* orzó á toca paños y viró para estrechar las distancias, logrado lo cual reviró, en espera de la *Macedonian*.

A mayor abundamiento, el Consejo de guerra que juzgó á Carden, dejó consignado en su fallo «*que la Macedonian*» *estaba muy mal tratada en su material antes de haber comenzado el combate á corta distancia.*»

Si comparamos la diferencia de resultados sobre la base de lo declarado por Carden en el procedimiento judicial á que fué sometido, podemos llegar á la conclusión de que la pérdida relativa en muertos y heridos (104 y 12) y el deplorable estado en que quedó su propio buque, mientras el enemigo se conservaba bastante bien, debe atribuirse á su inferioridad en el manejo de la artillería, al menor calibre de ésta en relación con la americana y á las hábiles maniobras del comandante Decatur.

VI

En el mismo año de 1812, la fragata americana *Constitution*, de cuyo mando se había encargado Mr. Bainbridge, en reemplazo del Capitán Hull, obtuvo otra victoria sobre la fragata inglesa *Jara*, de 47 cañones, comandada por mister Lambert.

El encuentro tuvo lugar en las inmediaciones de Bahía de Todos los Santos, el 28 de Diciembre.

En este combate, la fragata inglesa, muy hábilmente manejada, tenía el barlovento en circunstancias de viento fresquito y marejadilla; su mayor andar le permitió alcanzar al buque americano, que navegaba á su mismo rumbo. Éste viró y gobernó, arribando poco después de ser visto, con el designio de atraer á su enemigo y batirlo á distancia con su mejor artillería, antes de empeñar combate formal: táctica adoptada por los americanos, que no dió resultado esta vez, debido á la superior marcha de la fragata inglesa.

Ésta metió sobre su contraria, que aparentaba eludir la acción.

A las dos de la tarde, estrechadas las distancias, acertó de vela la inglesa hasta quedar con las principales; después arribó para tomar la aleta á la *Constitution*, que había comenzado á cañonearla con poco ó ningún

daño. Orzó entonces hasta ponérsele por el costado de barlovento, y casi á tiro de pistola le descargó su primera andanada, que causó algunas bajas en la gente de cubierta de la americana. Repuesta ésta de la brusca acometida contestó con sus fuegos, que causaron mayor estrago en su contrafla, la que ya no consiguió hacer gran daño, por la impericia de sus cabos de cañón.

La *Java*, bien manejada, rectificó su posición, y merced á su mejor marcha, pasó dos veces por la popa de la americana, haciéndole disparos de enfilada á corta distancia, que apenas si surtieron efecto: tan mal tiraban los artilleros ingleses.

La segunda vez que pasó la *Java* por la popa de la *Constitution*, lo hizo tan de cerca, que sus pabellones casi se tocaron: entonces, la última gobernó convenientemente, para zafarse de los fuegos de enfilada, y logrando que hubo presentar el costado á su enemigo, descargó dos andanadas, que puede decirse fueron las que decidieron el combate: la *Java* perdió el bauprés, y como consecuencia, el palo trinquete, que sin la sujeción de sus estays, cayó por la banda. Desde este instante, era barco perdido.

El comandante Lambert, al verse en tan comprometida situación y comprendiendo que iba á quedar á merced de su enemigo, intentó, como última esperanza, abordar desesperadamente á la *Constitution*, pero el capitán Buimbridge, al que no convenía en manera alguna liar á las contingencias de una lucha cuerpo á cuerpo el resultado de un combate que él, no sin fundamento, creía asegurado á su favor, evitó fácilmente el abordaje mediante una simple orzada, que hizo resbalar á la fragata inglesa por el costado de la suya.

Sin perder momento, se colocó por la popa de su adversaria, la que por espacio de una hora sirvió de blanco, sin poder contestar más que con dos ó tres cañones.

Cuando el comandante americano creyó suficientemente maltratada á la *Java*, se decidió á darle el costado, pero encontrando que no había conseguido apagar enteramente sus fuegos, decidió separarse del combate por un rato, con objeto de arranchar su aparejo y de que su gente descansase y cóntiese.

La nave británica, que en este intermedio había rendido el palo mesana, quiso aprovechar el respiro que le daba su enemigo para armar bandola á proa con un mastelero y orientar en él una vela de estay, que le permitiese arribar en popa. Observada esta maniobra por la fragata americana, volvió al combate y colocándose por la amura de la *Java*, materialmente la deshizo á cañonazos. Toda resistencia habría sido inútil, por lo que el primer teniente Chads, sucesor del comandante Lambert, que había caído mortalmente herido, se vió precisado á arriar la bandera.

Cuando se rindió la fragata inglesa, había desarbolado de todos sus palos, tenía cuatro pies de agua en la sentina, la obra muerta acribillada y 17 cañones desmontados; en su tripulación, que se componía de 377 hombres, tuvo 22 muertos y 102 heridos. La *Constitution* sufrió algunas averías en la arboladura y en la parte alta del casco; sus bajas consistieron en nueve muertos y 25 heridos para 480 tripulantes.

La fragata americana aventajaba á la inglesa en el mayor calibre de su artillería, en el escantillón de los costados y en la altura de la batería. El número de cañones era igual en ambos buques. Por lo que respecta á la superioridad numérica en hombres de la *Constitution*, no le podía proporcionar ventaja más que en el caso de abordaje, que no llegó á realizarse; pues los 377 tripulantes de la *Java* eran suficientes para cubrir las baterías y atender á la maniobra.

No puede desconocerse que la fragata inglesa estuvo

tan bien dirigida como mal servida por sus artilleros, que con la impericia y aturdimiento que demostraron fueron los principales causantes de la derrota. Si á la habilidad náutica desplegada por el comandante Lambert y á las excelentes posiciones que hizo ocupar á su buque en los comienzos del combate, hubiese correspondido el buen manejo de la artillería, otro muy distinto habría sido el éxito de la jornada.

El comandante Bainbridge desembarcó á sus prisioneros en San Salvador, bajo la palabra de honor de que no harían armas contra los Estados Unidos, mientras durase la guerra.

El bergantín *Argus*, de 16 cañones, capitán Sinclair, que se había hecho á la vela al mismo tiempo que la *Constitution*, consiguió hacer muchas presas al comercio inglés, y aunque fué perseguido luego, durante tres días, por una división enemiga, no sólo pudo escapar, sino que capturó al paso un buque inglés, mientras á él le daban caza.

Durante el otoño del mismo año, 1812, las flotillas de los lagos Chaplain, Ontario y Erie, dieron pruebas de actividad incesante. Los capitanes Chauncey y Perry fueron los encargados de defender los intereses y derechos de su país en aquellas aguas, y entre otras presas, hicieron la muy valiosa de una corbeta armada, que conducía un riquísimo cargamento.

En los siete primeros meses de campaña, ó sea al finalizar el año de 1812, además de las victorias reseñadas, habían apresado los cruceros americanos más de 100 buques mercantes ingleses, y si bien estas ventajas no influyeron sensiblemente en el curso de la lucha, dieron crédito á la Marina norteamericana y alientos y confianza en su fuerza, que levantaron el espíritu nacional.

Mr. Chabaud-Arnault, distinguido marino y publi-

cista, al examinar los combates que llevantos narrados, reconoce la sorpresa que causaron en Europa y América, por la muy generalizada creencia de que los buques de guerra ingleses eran muy difíciles de vencer. La desaparición de este apotegma generó sentimientos de insensata arrogancia y orgullo en los americanos, y de profunda pena y bochorno en los marinos ingleses, que tuvieron que devorar la pesadumbre de ser derrotados en casi igualdad de fuerzas. Ni unos ni otros se pusieron dentro de la órbita de la razón y de la imparcialidad para apreciar las causas que originaron tales resultados.

Mientras los americanos atribuyeron las victorias que habían conseguido á una superioridad exclusivamente *moral* de las tripulaciones de sus buques, los ingleses quisieron atenuar sus derrotas con la ponderación de la fuerza material de las fragatas enemigas y con fortuitas é imaginarias desventajas en contra de ellos.

El historiador inglés James, intenta disculpar el apresamiento de las fragatas *Guerriere*, *Macedonian* y *Jara*, alegando que la primera tenía su artillería mal montada, su arboladura en pésimo estado y la pólvora averiada; la segunda contaba con numerosos muertos entre sus tripulantes, y la tercera había sido dotada con el personal marineró más malo de Portsmouth.

Tales disculpas no tienen, á nuestro juicio gran valor, pues no es verosímil que las fragatas apresadas por los americanos fuesen la excepción entre los buques ingleses, por lo general sólidamente contruídos y muy bien *tripulados*, aparejados y abastecidos.

Las verdaderas y únicas causas de las derrotas consistieron, como ya hemos dicho, en la deficiente instrucción militar de las tripulaciones inglesas, comparada

con las americanas, en la inferioridad de los calibres de la artillería y en los desacertados movimientos tácticos generalmente empleados por los comandantes de los buques de S. M. B.

Estos movimientos, siempre desfavorables para los ingleses, consistieron en el ataque directo estando á barlovento, sin cuidarse de los grandes daños que necesariamente habían de recibir, antes de llegar á empeñar el combate á tiro de pistola, que era el bello ideal de los marinos británicos en aquella época. A tan arriesgado sistema de ataque, le llamaban enfáticamente *co-ger al toro por las astas*, siendo así que los cogidos fueron ellos, pues el toro era de intención y había sido *placado* previsoramente con incesantes ejercicios militares y prácticas marineras.

VII

Alarmado el Congreso americano con las violencias y depredaciones que cometían en las costas y puertos de la República las escuadras inglesas, aprobó un decreto por el cual se ofrecía una buena recompensa pecuniaria por cada uno de los buques enemigos que se destruyeran por otros medios que no fueran los combates ni los empleados hasta el día, siendo el principal objetivo de la medida, generalizar el uso de los torpedos, llamados entonces *máquinas infernales*, que fueron inventados por Bushell algunos años antes.

Este hizo en el Delaware las pruebas de sus torpedos, que alarmaron no poco á los ingleses. Consistía el invento en una serie de pipas-estancas, cargadas de pólvora, que hacían explosión mediante un mixto, al ponerse en contacto con cualquier objeto. El hielo impidió que saliera bien el primer ensayo, pero como lograse volar un barco y reventaran algunas pipas, los ingleses, no acertando á comprender qué objetos peligrosos podría haber en el agua, hacían fuego á cuanto veían flotar durante la noche, habiéndose dado el caso de hacer nutrido fuego de cañón y fusil, por largo rato, sobre un montón de sargazo.

En la noche del 18 de Julio (1813) y en las siguientes, se intentó varias veces volar el navio *Plantagenet*, de

74 cañones, anclado en Lyunhaven Bay; más no se consiguió el objeto.

En la noche del 24 se hizo otra tentativa; se echó el torpedo al agua á unos 90 metros del buque, y cuando ya la marea lo iba conduciendo á su destino, reventó antes de tiempo. La explosión fué espantosa: elevóse una columna de agua de cincuenta pies de circunferencia y un torrente inundó la cubierta del navio inglés.

Este medio de destrucción se empleó varias veces, pero sin otro resultado que el de obligar al enemigo á redoblar su vigilancia al acercarse á los puertos y ríos americanos, y á elegir parajes á propósito, que cambiaban muy á menudo para el anclaje de sus buques.

El comodoro Hardy y otros marinos norteamericanos condenaron estos procedimientos, por considerarlos indignos é indecorosos: estas opiniones armonizan mejor con los libros de caballería que con las *civilizadoras* barbaries de la guerra. ¿Por qué había de ser censurable el uso del torpedo y no el de las minas, que se emplean desde los ya remotos tiempos de la invención de la pólvora?

Pasemos ahora á ocuparnos de las operaciones navales durante el año 1813.

Cuando el comandante Baimbridge, de la *Constitution* abandonó á San Salvador, dió órdenes al capitán Lawrence, de la corbeta *Hornet*, que bloqueara y batiera, á ser posible, á la corbeta inglesa *Bonne-Citoyenne*, que se hallaba en el puerto. Después de 40 días de bloqueo, invitó Lawrence al comandante inglés á que saliera á batirse, ya que sus fuerzas estaban equilibradas, mas no habiendo aceptado el último, continuó la *Hornet* su bloqueo hasta el 24 de Enero, que se presentó el navio inglés *Montagut*, de 64 cañones, y obligó á la corbeta americana á refugiarse al abrigo de unos arrecifes peligrosísimos.

El capitán Lawrence aprovechó la oscuridad de la noche para escapar con su buque y hacer rumbo á Pernambuco, en cuyas cercanías apresó el 4 de Febrero, después de breve combate, al bergantín golota inglés *Resolution*, de 10 cañones.

Luego siguió su crucero por la costa de Maranhán y Surinam, hasta el 22, que dejó establecido su crucero en las inmediaciones del río Demerara.

Al amanecer del siguiente día divisó la corbeta americana á otro buque que navegaba á su mismo rumbo, y resultó ser el bergantín inglés *Peacock*, capitán Peake. El viento era fresquito con marejadilla de él, y además mar arbolada de leva, que era residuo de un gran temporal.

Serían las cinco y media de la mañana cuando comenzó el cañoneo entre ambos buques, con resultados desfavorables desde un principio para el bergantín inglés. Aprovechándose Lawrence de un descuido de éste, hace una rapidísima arribada y le toma la aleta de barlovento casi á tiro de pistola, dirigiéndole un fuego tan vivo y terriblemente certero, que á los pocos instantes le desarboló del palo mayor, y no habían transcurrido veinte minutos, cuando el *Peacock* invirtió y amorrónó la bandera en demanda de auxilio. Había recibido tantos balazos por bajo la línea de flotación que amenazaba irse á pique por momentos.

Los americanos no regatearon sus esfuerzos para salvar á la tripulación inglesa, lo que no se logró completamente, pues al hundirse el bergantín arrastró á trece hombres y tres de la *Hornet*, que se ocupaban en el salvamento de sus enemigos.

En este combate murió el comandante del *Peacock* y cuatro hombres más, contándose hasta 33 heridos. La *Hornet* tuvo algunas averías en la arboladura, y solamente recibió un balazo en el casco; las bajas que-

daron reducidas á tres hombres fuera de combate.

La corbeta americana tenía alguna superioridad sobre el *Peacock*, cuyo armamento consistía en 16 carronadas de 24, un cañón de 12 y dos más de seis. La *Hornet* montaba 18 carronadas de 32 y dos cañones de 12; la tripulación de ésta la formaban 140 hombres, y la inglesa 120, habiendo contado ambas con tiempo suficiente para ejercitarse en las maniobras y en el manejo de la artillería.

En esta brevisima acción, como en algunas de las narradas y en otras por narrar, se pusieron de manifiesto los dos diferentes procedimientos que empleaban los beligerantes de esta guerra para combatirse. Los americanos aprovechaban el movimiento descendente del balance para hacer fuego, mientras los ingleses disparaban en el ascendente contra los palas y volamen.

Ambos sistemas tenían partidarios y, por consiguiente, ventajas é inconvenientes. Por lo que á nosotros toca, creemos que el principal objetivo debió ser siempre herir el casco del enemigo. Para este fin, y refiriéndonos á los buques combatientes de aquella época, era mejor que las punterías se dirigieran bajas y al cuerpo del buque que hacerlas altas, para que si no se acertaba en el casco, averiasen el aparejo. Esta práctica debía usarse más particularmente en los barcos armados con carronadas ó homberos, porque la magnitud de sus balas era tan grande, en proporción al grueso de los costados, que pocas necesitaba recibir el casco para que la tripulación tuviese que recurrir á las bombas; además, una ó dos balas que hiciesen blanco debajo de la flotación, y tal vez atravesando ambos costados en un buque chico, le obligarían quizás á rendirse, ó le echarían á pique sin sufrir grandes quebrantos materiales ni demasiada pérdida de gente.

Precisamente estos razonamientos nos sirven de base

para creer que semejantes efectos se pueden obtener mejor haciendo fuego en el movimiento descendente del costado que en el ascendente.

Además, en los buques de la época á que me refiero, una bala alta sólo podía dañar á los palos y aparejo, y no con mucho efecto: porque un palo lastimado en la parte superior, se sostiene con más facilidad que si recibe el balazo más abajo, ó sea cerca de las bocas de tima, después de atravesado el costado.

Por consiguiente, el tiro alto que también estuvo de moda en España, sólo conducía á gastar municiones con escaso daño del enemigo.

Para concluir, por sabido se calla que en circunstancias de mar bonanza, no había, ó al menos, no debía haber más tiro que el horizontal, dentro del punto en blanco, con las pequeñas depresiones y elevaciones indispensables para apuntar al casco, *al bulto*. Llamémosle así, no á la arboladura del buque que se quería batir, como hicieron los ingleses, muy erróneamente, en los primeros combates que libraron con los americanos.

Estos, en cambio, que tenían por sistema hacer sus punterías á la obra muerta, lograron muchas veces desarbolarse á sus adversarios, porque los tiros que resultaban altos iban á herir el aparejo, mientras los proyectiles ingleses se perdían en el firmamento, debido á que apuntaban á las arragadas y cacholas.

VIII

Las continuadas derrotas navales que sufrieron los ingleses en los comienzos de esta campaña, fueron lección dura y severa para su orgullo, que les hizo volver en sí é impulsarles á adoptar medidas previsoras que les permitiesen recobrar sus comprometidos prestigios ó impedir nuevos descalabros.

Al efecto, hicieron construir varias fragatas, tomando por modelo á las americanas, que hablan acreditado sus excelentes condiciones militares y maríneas: rebajaron algunos navios para convertirlos en grandes fragatas de 50 y más cañones, y expedieron severas y reservadas órdenes á los comandantes de los buques para que evitasen á todo trance, salvo caso de fuerza mayor, librar combates con fuerzas superiores á las suyas.

Además de estas medidas, seleccionaron lo mejor de su oficialidad y marinería para tripular los buques destinados á la guerra de América; se aumentó el número de sirvientes de la artillería, cuyos calibres elevaron; se dispuso la práctica incesante de ejercicios de fuego, principalmente sobre blancos movibles y lejanos, cosa de gran importancia en la guerra naval. lo mismo en los tiempos pasados que en los presentes, ya que la victoria depende, en parte principalísima, de la destreza

de los cabos de cañón. En suma: aprendieron lo *costosa* que les salía la *economía* en los ejercicios de tiro al blanco, pues nada hay tan caro como la derrota, aun cuando no lo entiendan así los financieros de *vía estrecha*, que creen economizar *no gastando*.

Estos esfuerzos y previsiones no tardaron en dar resultados.

En cambio, los americanos se durmieron sobre los laureles, descuidando la instrucción militar y marinera á que debieron sus éxitos, hasta que vinieron á despertarles dos derrotas crueles, sufridas á continuación de los triunfos alcanzados.

Durante todo el mes de Mayo de 1813, estuvo bloqueada la fragata americana *Chesapeake*, capitán Lawrence por las inglesas *Shannon* y *Tenedos*, mandadas respectivamente por Broke y Parker.

Deseoso Broke de medir sus fuerzas con Lawrence y comprendiendo que la presencia de la *Tenedos* estorbaba á sus propósitos, dió á ésta una comisión para que se alejase de la vista del puerto.

No tardó la *Chesapeake* en hacer preparativos de salida, lo que observado por Broke, y á fin de estimular más al comandante americano, hizo llegar á las manos de éste, por medio de un oficial parlamentario, un mensaje invitándole cortesmente á combatir, ya que con la desaparición de la *Tenedos* quedaban sus fuerzas equilibradas.

El cartel de desafío decía así: Como la *Chesapeake* parece estar lista para salir á la mar, suplico me hagáis el honor de aceptar un combate de buque á buque con la *Shannon*, ya que nuestras fuerzas han quedado muy niveladas con la ausencia de la *Tenedos*, así tendremos ocasión de experimentar la fortuna de nuestros respectivos pabellones. La *Shannon* monta 24 cañones en cada banda y un cañón de bota en la toldilla;

los cañones de la batería principal son del calibre de 18 y los del alcázar y castillo son carronadas de 32. «Mi tripulación se compone de 330 hombres, muchos de ellos jóvenes, entre los que figuran bastantes *boys* (muchachos). Yo os suplico, señor, que no imaginéis, me mueve arrogancia ó vanidad personal, ó que yo confío solamente en vuestra ambición ó enardecimiento para que accedáis á esta invitación. Los dos nos inspiramos en propósitos más nobles. No creáis que hago un cumplimiento, si os digo que el resultado de nuestro encuentro puede ser el más grande servicio que puedo prestar á mi país: yo no dudo que vos, confiando igualmente en el suceso, estaréis convencido que sólo con repetidos triunfos en continuos combates, puede vuestra pequeña Marina consolarse de la pérdida de un comercio que ya no puede proteger. Favorecedme con una pronta respuesta, porque estamos escasos de víveres y no puedo permanecer aquí por mucho tiempo.»

Los historiadores americanos dicen que la *Chesapeake* salió antes de recibir el reto; los publicistas ingleses aseguran que la salida tuvo lugar por consecuencia de aquél.

Sea como quiera, el caso fué que la fragata americana se hizo á la mar el primero de Junio, acompañada de numerosos espectadores que habían salido del puerto en botes y lanchas á despedirla con ruidosas aclamaciones.

En el tope mayor ostentaba la *Chesapeake* una gran bandera, en la que se leía: «El Comercio libre y nuestros derechos».

Así que se franqueó de puntas y bajos, se dirigió resueltamente hacia la *Shannon*, que le esperaba á cinco millas de distancia, con el aparente propósito de ganarle la popa y batirla de enfilada.

La fragata americana, superaba en marcha y gobierno, á la inglesa.

A las seis de la tarde empezó el combate á corta distancia, con poca fortuna para la *Chesapeake*, que quedó con todo el aparejo por delante al partir violentamente el puño, por efecto de haber sido cortadas las escotas del foque y las drizas del contrafoque y del velacho, á la vez que los timoneles de la rueda rodaban por la cubierta, muertos ó mal heridos.

En tan comprometida posición y casi sin poderse defender, recibió la nave americana muy nutridos y certeros fuegos por descargas, que le causaron grandes averías y bajas.

Para mayor desgracia, no pudo hacérsele tomar por avance, ni tampoco se logró que arribara, á pesar de haberle abroquelado el trinquete, única vela cuadra disponible que quedaba á proa, y de acuartelarle la trinquetilla.

Al venir para atrás la *Chesapeake* con los tres aparejos en facha, se aculó sobre el costado de estribor de la fragata inglesa, que pudo afianzarla con los arpeos y con un ramal de cadena pasado por seno á los cadentes de la mesa de guarnición de mesana; así quedó expuesta aquélla al fuego de fusilería de las cofas y á las granadas de mano y frascos de fuego que le arrojaban desde las mismas, cuyos elementos de destrucción le barrián la cubierta, aunque no impunemente, pues á pesar de la gravedad extrema en que se hallaba hacia bajas de consideración á la nave británica.

Comprendiendo el comandante americano que el abordaje era inevitable, dió sus órdenes para que acudiese la gente que le quedaba en pie á defender la aleta de babor, mas no parecieron los tambores para hacer el llamamiento á los trozos, y en aquel instante, cayó Lawrence mortalmente herido, con tres oficiales más,

produciéndose tal desorden y confusión, que Broke, seguido de solos 30 hombres, saltó á la nave enemiga, de la que se hizo dueño casi sin resistencia. La duración total del combate no llegó á un cuarto de hora.

Esta lucha, á pesar de su cortísima duración, fué la más sangrienta que registró aquella campaña.

Las bajas de los americanos alcanzaron á 48 muertos y 96 heridos, mientras la fragata inglesa tuvo 24 de los primeros y 50 de los segundos.

Las averías de la *Chesapeake* fueron muy considerables; su arboladura y velamen quedaron en lastimoso estado, le desmontaron 11 cañones y la popa y aleta de babor casi habían desaparecido á la altura de la cinta de cabeza.

Por lo que respecta á la fuerza de ambas fragatas, estaba muy equilibrada. El número y calibre de los cañones era próximamente igual, así como la resistencia de los costados y altura de batería: en el contingente de tripulación tampoco había diferencia sensible.

Baste decir que los americanos prescindieron esta vez del acostumbrado cañoneo á larga distancia, sin duda por la similitud del calibre y alcance de sus piezas de artillería con las del enemigo.

Fuerza es asimismo reconocer las atinadas maniobras de Lawrence, que después no supo aprovechar, para eludir el fuego directo de la batería de la *Shannon* al acercársele con el intento de batirla por el flanco de popa; tan lo consiguió en los preliminares del combate, que aquélla no le podía hacer fuego más que con un cañón de aleta de la batería y con una carronada del alcázar.

Y aunque parezca paradoja, habremos de admitir que de tan excelente maniobra nacieron dos errores: corresponde el uno al capitán Broke, que consintió parsimoniosamente la aproximación de la *Chesapeake* á

su flanco de popa, en la forma descarada que lo hizo: el otro error, aún más grave, pertenece á Lawrence, que abandonó la ventajosa posición de enfilada en que había logrado colocarse, para dar el costado á la *Shannon*. Al quedar por su amura, debido á haberla rebasado en medio de un fuego nutto y espantoso, le sobrevino la desgracia de quedarle en facha los tres aparejos, y al retroceder sobre su enemiga, pudo ésta destrozarle el cuerpo de popa con la rapidez y precisión de sus disparos, que fueron notables.

La fragata americana perdió la ocasión de batir á la inglesa por su flanco de popa, haciendo arribadas y orzadas alternadas y hasta cambios de bordo, merced á su mejor andar y gobierno, si no se decidía á arribar resueltamente para empeñar el combate á sotavento en condiciones de la mayor igualdad.

Y con tanta más razón pudo Lawrence haber combatido en cualquiera de esas dos posiciones, cuanto que Broke, como ya hemos dicho, nada hizo para evitar el flanqueo, ni se mantuvo arribado en espera de su enemigo, sin duda por temor á derivar sobre la cercana costa, ni cambió de amura al ver el rumbo sospechoso que aquél hacía, ni tampoco hizo por él para salirle al encuentro. En suma: no hizo nada, que es lo peor que puede *hacerse* en los críticos momentos que preceden á un combate; y si se salvó de una derrota probable, debióse á la impremeditada maniobra final de Lawrence, que dejamos reseñada.

En aquel tiempo había marcada propensión á cargar los cañones con doble y triple bala, y aun con los más extraños proyectiles, cuando se combatía á corta distancia.

En oposición á tal práctica, podríamos citar no pocas funciones navales que habrían terminado de modo muy diferente, si los proyectiles, que no hicieron más

que embutirse en el costado del enemigo, le hubiesen atravesado.

En el combate que nos ocupa, se encontraron pernos de hierro, tuercas, clavetas, balas de cadena y palanquetas, incrustados en los costados, así como algunas balas de 18, que no atravesaron la obra muerta; en cambio, los disparos que hizo la fragata inglesa á doble proyectil con las carronadas de 32, dieron mejores resultados, lo que se atribuyó, en este caso particular, al menor viento de esas piezas, en relación con los cañones de 18.

Consideraciones analíticas nos impulsan á cumplir el ineludible deber, que impone la verdad histórica, de consignar las graves responsabilidades que alcanzaron al teniente norteamericano Cox, por la desmoralización que se apoderó de los tripulantes de la *Chesapeake*, en los últimos momentos del combate.

Cuando Lawrence cayó gravemente herido, resignó el mando en Cox, diciéndole con la voz apagada por las ansias de la muerte: *¡Defendedos hasta morir! ¡no entreguéis el buque!*; frases que olvidó con mengua de su prestigio ese oficial, al abandonar el mando que le había confiado su moribundo jefe.

Mr. Ingersoll da cuenta muy detallada de la causa que se formó al teniente Cox, en Marzo de 1814. Según parece, este oficial ayudó á transportar á Lawrence á la enfermería, cuando cayó herido, sin que se le viera después presentarse en su puesto de honor, y á su ausencia de él se atribuyó en parte la pérdida de la fragata americana. Dehemos, sin embargo, manifestar que el Consejo de guerra celebrado para juzgar á Cox, le exculpó de los cargos de cobardía, desobediencia de órdenes y deserción frente al enemigo, si bien fué sentenciado á la pérdida del empleo con inhabilitación perpetua para servir en la Escuadra de los Estados Uni-

dos, por el delito de no haber cumplido fielmente con sus deberes.

El distinguido Almirante é historiador naval Jurien de la Graviere, al ocuparse de este combate, dice: «En esta ocasión, dos capitanes afamados, honor de ambas Marinas, se encontraron mandando dos buques del mismo tonelaje y del mismo número de cañones. Nunca las probabilidades habían parecido me or equilibradas, pero Sir Philip Broke mandaba la *Shannon* desde hacía siete años, mientras que el capitán Lawrence acababa de tomar el mando; la primera de dichas fragatas cruzaba en las costas americanas desde hacía diez y ocho meses, mientras que la segunda salía de puerto; la una tenía una tripulación acostumbrada por mucho tiempo á la obediencia ciega y la otra estaba tripulada por hombres que acababan de amotinarse. Los americanos se equivocaron al acusar á la fortuna en esta circunstancia; la fortuna no fué infiel, ella fué sólo consecuente.»

En efecto; la tripulación de la fragata inglesa estaba compuesta de muy disciplinados veteranos, diestrisimos en todos los ejercicios de su profesión. No así la *Chesapeake*, que llevaba tan sólo cuatro meses armada con tripulantes bisoños, descontentos é insubordinados, por no pagárseles con puntualidad sus haberes y partes de presa. En tan desventajosas condiciones se encargó del mando, cuatro días antes del combate, el capitán Lawrence, que no ocultó su contrariedad por el mal legado que le dejaba su antecesor Mr. Evans: así y todo, hizo buena defensa de su buque, como lo prueban las averías y bajas que causó á la *Shannon*.

El éxito que obtuvieron en esta jornada marítima las armas británicas, produjo tanta alegría en Inglaterra como desaliento en los Estados Unidos; los ingleses se creyeron de nuevo invencibles, mientras los

americanos, que habían supuesto locamente no había ya quién pudiera derrotarlos en el Océano, se desanimaron como si todo estuviese perdido. ¡Cuánto se equivocaron unos y otros!

Para concluir con este capítulo, diremos que la fragata apresada fué conducida á Halifax, en donde el capitán Lawrence murió de resultas de la grave herida que recibió en el combate; fué enterrado con todos los honores militares y llevado á hombros el féretro, que cubría una bandera americana, por marineros de las dos naciones; asistieron á tan solemne acto todas las autoridades, las tropas de la guarnición, secciones de marinería, todos los prisioneros de la *Chesapeake* y la oficialidad de la fragata inglesa, excepto su victorioso comandante, que había sido herido gravemente en la acción.

Los restos de Lawrence fueron trasladados más tarde á Nueva York, y hoy reposan en el cementerio de la Trinidad.

IX

Poco tiempo después del sangriento combate de la *Shannon* con la *Chesapeake*, que dejamos relatado en el capítulo anterior, se libró otro en los mares de Europa, también victorioso para los ingleses.

El velero bergantín de guerra americano *Argus*, capitán Allen, recibió órdenes de conducir á Francia al nuevo plenipotenciario de los Estados Unidos Mister Crawford.

Realizada con toda felicidad su comisión se dirigió á las costas británicas, sobre las que sostuvo durante la primavera de 1813, muy atrevidos y provechosos cruceros, á veces, á la vista de las escuadras y puertos enemigos, prevalido de su andar sobresaliente, que le salvó siempre de las muchas persecuciones de que fué objeto, con burla de las más veleras fragatas inglesas, que habían hecho punto de honra apoderarse del bergantín americano, el cual en sus audaces correrías llegó á ser el terror del comercio marítimo inglés, al que apresó numerosos barcos mercantes, algunos con cargamentos riquísimos. Su base de operaciones la tenía en los puertos franceses del Atlántico, donde se le proveía con liberalidad de víveres, agua, municiones y pertrechos.

En la amanecida del 14 de Agosto, hallábase el *Argus*, cruzando en el Canal de la Mancha á pequeños bordos y con poco aparejo, cuando fué avistado por el bergantín inglés *Pelican*, comandante Maples.

Decidióse aquél á afrontar el combate, hizo zafarrancho, arranchó su aparejo y facheó en espera del enemigo.

El viento era galeno con alguna mar sorda, que producía balances de regular amplitud.

A las seis y cuarto de la mañana comenzó muy decididamente la acción, por ambas partes, á medio tiro de cañón.

Varios buques mercantes de distintas nacionalidades se aguantaron sobre bordos ó en facha para presenciar la lucha, haciéndose notar una brik-barca francesa que, engalanada con pavesadas y banderas, hacía tremolar la de los Estados Unidos en su tope mayor.

Al cuarto de hora de cañoneo intentó el bergantín inglés enflar la popa del americano para combatirlo en tan ventajosa posición, pero advertido el último de la maniobra que iniciaba su enemigo, la evitó hábilmente poniendo el aparejo de proa por delante, con el fin de que aquél le rebasara por la proa, como así sucedió. El *Argus*, marcó en viento prontamente y supo aprovechar tan favorable circunstancia para descargar sobre la popa del *Pelican* una andanada, que produjo escaso daño.

Continuó la acción á regular distancia sin gran suceso para ninguno de los combatientes, hasta las seis y media en que le fueron cortadas al *Argus* la driza de gavia y la braza de barlovento de la mayor. Aprovechó el *Pelican* este contratiempo para situarse por la aleta de sotavento de su contrario, en cuya excelente posición le dirigió sus fuegos de entilada, que no dejaron de causarle averías y sensibles bajas, entre éstas las del

comandante y el primer teniente del buque americano, que cayeron gravemente heridos.

Todavía resistió el *Argus* en tan difícil posición un cuarto de hora más, sin poder maniobrar á causa del mal estado en que se encontraban su arboladura y velamen y sin serle posible disparar sobre su enemigo, que no se separaba de su popa y aletas, una sola andanada, ni más que tal cual cañonazo de las miras de popa.

Llegado este momento se abordaron los dos bergantines, habiendo iniciado el ataque, en tal forma, el americano, que dejó caer su amura de escribir sobre el portalón de babor del inglés, que se adelantó á lanzar sus trozos de abordaje sobre el *Argus*, que fué tomado después de muy corta resistencia.

De este combate, cuya duración fué de cuarenta y cinco minutos, salió el bergantín americano bastante lastimado en su aparejo y mucho menos en el casco debido al persistente tiro á desarbolar muy usado por los ingleses en aquel tiempo, como ya hemos dicho. Esto explica las pocas bajas del *Argus*, que consistieron en seis muertos y 18 heridos, á pesar de haber sido cañoneado largo rato de enfilada y á corta distancia. El *Pelican* tuvo algunas averías en la arboladura y dos muertos y cinco heridos.

La fuerza de ambos buques era la siguiente: el bergantín inglés estaba armado con 16 carronadas de 32, una de 12 y cuatro cañones de seis, pudiendo lanzar 126 kilogramos de hierro en la andanada de una banda. El *Argus* montaba 18 carronadas de 24, con un peso de 99 kilogramos para su descarga de un costado.

Como se ve, la superioridad de la artillería del *Pelican* era manifiesta, no así la resistencia de la obra muerta y altura de batería, que eran iguales en ambas naves.

Los americanos atribuyeron la derrota del *Argus* á

la circunstancia de hallarse embriagada la mayor parte de la tripulación, que algunas horas antes había apropiado un barco inglés procedente de Cádiz, con cargamento de vino.

Sea ó no cierta tal aseveración, no muy honrosa por cierto, es indudable que en este combate no estuvieron los americanos á la altura de su bien ganada reputación en las cinco brillantes victorias que obtuvieron durante el año 1812.

Desde luego llama mucho la atención que ofrecieran tan poca resistencia al abordaje, como también que en tres cuartos de hora de lucha sólo hiciesen siete bajas al *Pelican*.

¿Estarían ebrios, como dice el historiador americano Cooper? En este caso habría que repartir los laureles de la victoria entre los marinos del *Pelican* y el rico y oloroso néctar jerezano, que no pudo influir en la acostumbrada impericia de los cabos de cañón ingleses, puesta de manifiesto una vez más. Esta circunstancia y la muy especial de dejarse tomar el barco casi sin defensa, nos inclinan á creer con Cooper que Baco fué fiel aliado de las armas británicas en esta jornada marítima.

Para mejor explicación de la derrota, debemos manifestar que, así Allen como su antecesor Sinclair, más se ocuparon de hacer presas que de los ejercicios militares.

Por último, al *Argus* lo condujeron sus aprehensores á Londres, en donde murió Allen de resultas de sus heridas, y fué enterrado con todos los honores de la guerra.

*
* * *

Algunas semanas después, el bergantín americano *Enterprise*, capitán Burrows, tuvo un encuentro victo-

rioso (4 de Septiembre) con el bergantín inglés *Boxer*, al mando de Mr. Blythe.

Aun cuando el combate que vamos á narrar fué francamente favorable á los americanos, no demostraron en en esta ocasión, ni en algunas de las que le siguieron, aquel maravilloso acierto en los tiros que produjeron las rapidísimas rendiciones del *Frolic* y del *Peacock*. Esta vez, para sojuzgar al *Boxer*, necesitaron tres cuartos de hora de cañoneo vivísimo, á menos de tiro de pistola.

Repetimos que tal decaimiento en la instrucción y en el espíritu militar de las tripulaciones americanas, pudo atribuirse, no sin fundamento, á la confianza y embriaguez que les produjeron sus primeros y decisivos triunfos y también al intemperante afán de hacer punto cardinal de la campaña, la captura de barcos mercantes, para lucrarse con las partes de presa que enriquecieron á no pocos oficiales de la Marina de los Estados Unidos.

El historiador Hale, dice muy discretamente al ocuparse de este particular, que la Providencia no bendice los bienes que se adquieren sin más guía que el sórdido interés, siempre perjudicial á los elevados ideales del servicio de la Patria; opinión que se confirmaba frecuentemente por la facilidad con que se desvanecían esas riquezas, dejando entre sus poseedores hábitos encervantes y el estímulo hacia los placeres á que luego no se podían entregar.

Justo es, sin embargo, reconocer que los buques americanos cumplían con su deber, lo mismo cuando se hallaban en su derrota naves de guerra enemigas que las codiciadas del comercio inglés; muy especialmente las del Extremo Oriente, con ricos cargamentos de sedería y piedras preciosas.

Suspendamos toda digresión, á pesar de que algunas

más se nos ocurren pertinentes al caso y vamos derechamente al combate,

Comenzóeste casi á toa pênolos, poco después de las tres de la tarde, en circunstancias de viento galeno y mar bonanza. Los dos buques ceñían mura estribor y el americano tenía el barlovento.

A la media hora de fuego, muy sostenido por ambas partes, y hallándose bastante maltratado el *Boxer* en su casco y aparejo, le fué tronzada la verga de velacho á la vez que rendía el mastelero mayor: averías que dificultaron considerablemente el gobierno y marcha, de las cuales se aprovechó el *Enterprise* para adelantarlo y situársele por la amura de barlovento, desde cuya excelente posición de enfilada lo fusilaba materialmente casi sin recibir daño. Esto no obstante, resistió el bergantín inglés un cuarto de hora más, ó sea hasta las tres y cincuenta minutos de la tarde, en que se vió forzado á rendirse.

El *Boxer* tuvo muchas averías en su casco y arboladura; las del *Enterprise* fueron mucho menores.

Veamos la fuerza de ambos bergantines. En el espedor de la obra muerta y altura de batería no había diferencia sensible. La artillería del *Boxer* constaba de 12 carronadas de 18 y dos cañones de seis; la del *Enterprise* se componía de 14 carronadas de 18 y dos cañones de nueve; el peso de las andanadas de un costado eran respectivamente de 52 y 55 kilogramos. Por último, la tripulación del buque inglés superaba en un tercio á la del americano.

El *Enterprise* tuvo 13 heridos y un muerto, que fué el mismo capitán Burrows; éste cayó gravemente herido al empezar el combate y murió sobre el alcázar de su buque, sin consentir que lo condujesen á la enfermería.

Las bajas del *Boxer* llegaron á 24 hombres fuera de

combate entre muertos y heridos, contándose entre los primeros el capitán Blythe.

Los dos comandantes fueron sepultados al siguiente día en Portland con inusitados honores. Iban juntos los dos féretros en el acto solemne del sepelio, y juntos recibieron tierra sagrada, quedando así unidos por la muerte los que en vida se combatieron implacablemente.



Con otra acción importante y favorable para los americanos, comenzamos este capítulo, continuador de la interminable serie de combates parciales, que se sucedieron en esta guerra marítima, sostenida tenazmente por pueblos de la misma raza.

El transporte norteamericano *Decatur*, de siete cañones y 100 hombres de tripulación, conducía otros 200 para ser distribuidos en los buques de guerra que prestaban servicio activo de campaña en las costas americanas.

Este buque tuvo un encuentro formidable con el bergantín goleta inglés *Dominica*, de 14 cañones. El mayor andar de éste hizo inevitable la acción: así lo comprendió el comandante del buque americano que dispuso muy cuerdatamente, como primera providencia, se guardeciese en las bodegas la marinería de transporte, para no o recar inútilmente carne á los fuegos enemigos. Esos transportes se mantuvieron, sin embargo, con las armas en la mano y prontos á acudir á cubierta para cubrir bajas ó saltar al abordaje, si se presentaba ocasión para ello.

Por espacio de dos horas se estuvieron cañoneando ambos buques sin gran resultado; el fuego de los ingleses era muy incierto y el de los americanos casi ineficaz, por el menor alcance y calibre de su artillería.

El *Decatur* trataba á todo trance de abordar á su enemigo como único medio de salvación. Así lo intentó varias veces, poniéndole la proa, unas para embestirlo y otras para abarloarlo con el propósito de darle el asalto; pero el *Dominica* lo eludía siempre con su mayor andar, seguro como creía estar de rendir á su adversario con sólo continuar el combate de artillería que tanta superioridad le proporcionaba.

Combatían ambos buques á un descuartelar con viento calmoso y mar bella; el inglés tenía el barlovento.

Sea porque el *Dominica* se desentendase ó por haber tomado el americano mejor posición, ó quizás por ambas cosas á la vez, lo cierto fué que, algo sotaventado el primero y con la mayor diligencia que hizo en la bolina el segundo, llegaron á ponerse en contacto los costados de los dos barcos.

El americano se apresuró á aferrar fuertemente á su enemigo con arpeos, guindalezas y ramales de cadena pasados por seno á las jarcias y cadenotes. El comandante del *Decatur* no se precipitó en dar el abordaje, sino que aprovechando el dominio que le proporcionaba su mayor altura de obra muerta, hizo coronar ésta y las cofas por más de 100 fusileros, que barrían la cubierta del *Dominica* con sus certeras descargas.

Cuando el comandante del *Decatur* juzgó suficiente mente quebrantado á su adversario, decidió rematarlo lanzándole un fuerte trozo de abordaje. Siguióse una espantosa lucha cuerpo á cuerpo, en la que no jugaban más armas que los sables y hachas de abordaje; los americanos, muy superiores en número á los ingleses y embriagados en aquel ambiente de sangre, no daban descanso á sus brazos, que no cesaban de herir y matar sin dar cuartel.

La cubierta de la nave inglesa quedó convertida en

un Spoliarium. Casi todos los oficiales fueron muertos: los vencedores se apoderaron del pabellón de la Gran Bretaña; y de los 83 tripulantes del *Dominica*, sólo escaparon con vida 23. El *Decatur* tuvo 19 bajas y pocas averías.

Recomendamos al lector que desee conocer con detalles esta lucha, acuda á la obra titulada: *Historia de los cruceros americanos durante nuestra guerra con la Gran Bretaña, en los años 1812 al 1814*, escrita por M. Coggeshall. Es un libro interesante y curioso.

*
* *

Vamos ahora á dar cuenta de la memorable victoria alcanzada por la escuadrilla americana al mando de Perry, en Put-in-bay (Lago Eric del Canadá), sobre una división inglesa regida por Barclay.

Para la narración de este combate, tenemos á la vista, entre otras, la que hace M. Chabaud Arnault, el cual no incurre en las exageraciones y apasionamientos de la mayor parte de los publicistas ingleses y americanos de la época.

El capitán Perry se hallaba fondeado y acoderado en el puerto de Presqu'île, con una división compuesta de dos bergantines y algunos barcos de cabotaje armados en guerra que estaban bloqueados por superiores fuerzas inglesas compuestas de una corbeta, un bergantín, una goleta y tres embarcaciones de menor porte.

El segurísimo y espacioso puerto antes citado estaba cerrado por una barra de arena cubierta por dos metros de agua, la que si ofrecía insuperable obstáculo al acceso de la flotilla bloqueadora, no lo era menor para la salida de los bergantines americanos que se habían construido en un astillero improvisado dentro del mismo puerto.

Afortunadamente para los americanos, se alejaron los bloqueadores, aunque por poco tiempo, cuya oca.

sión favorable la aprovechó Perry para trasbordar á chatas de alijar toda la artillería, municiones y otros pesos de los bergantines que fueron ceñidos por barcas y camellos llenos de agua, los cuales, después de achicados, suspendieron los cascos de aquéllos, permitiéndoles franquear la barra. Esta operación se hizo en una noche, incluso volver á artillar los bergantines, que, auxiliados por el fuego de las embarcaciones de menor porte, lograron rechazar á los ingleses al reaparecer en la amanecida del siguiente día.

Dirigióse Perry hacia el surgidero de Put-inbay, á cuya vista encontró el 10 de Septiembre (1813) á la flotilla inglesa, que le demoraba por sotavento, formada en línea de batalla.

Las fuerzas británicas se componían de la corbeta *Detroit*, de 19 cañones, que arbolaba la insignia, de los bergantines *Queen Charlotte* y *Dame-Prerost*, de 17 y 13 respectivamente, la goleta *Hunter*, de 10, y las cañoneras *Chispeway* y *Little-Belt*, armada la primera con un cañón montado en colisa, y la segunda, con otro en la misma forma y dos más en batería.

La división americana constaba de los bergantines *Lawrence* (buque insignia), y *Niagara*, de 20 carronadas cada uno, goletas *Ariel*, *Caledonia* y *Scorpion*, de cuatro, tres y dos cañones respectivamente, lancha cañonera *Tigresse*, armada con dos piezas, y las de la misma clase *Somer*, *Porcupine* y *Trippa*, con uno.

Resulta, pues, la escuadrilla inglesa con seis buques y 63 cañones; la americana disponía de diez de los primeros y 52 de los segundos. El número de tripulantes era respectivamente de 345 y 480. El peso de la andanada americana era algo mayor que el de la inglesa, debido al considerable número de carronadas de la flotilla republicana: ésta llevaba 39 piezas de esa clase y 15 cañones; los buques ingleses iban armados con 28 ca-

rronadas y 35 cañones. Por último, el escantillón ó resistencia de los costados de las naves de Perry era muy inferior al de las de Barclay.

Era poco más del mediodía cuando comenzó la acción por los barcos de la vanguardia *Ariel* y *Scorpion*, que recibieron orden de mantenerse á tiro largo de cañón, para auxiliar al buque insignia *Lawrence* que, á la cabeza de la línea y adelantándose á todos, se dirigió sólo sobre la enemiga, á fin de estrechar las distancias y sacar el mayor partido posible de sus carronadas.

La temeridad de este ataque pudo ser causa de la total derrota de la flotilla americana.

En efecto, habiendo avanzado imprudentemente el *Lawrence*, recibió él solo por largo rato las terribles descargas de enfilada del *Detroit*, *Hunter* y *Queen Charlotte*, en términos de que cuando pudo ponerse dentro de tiro el *Niagara*, que hizo la mayor diligencia para salvar á su matalote, ya se hallaba éste fuera de combate, desmantelado y con 22 muertos y 61 heridos, de los 103 hombres que componían su tripulación.

No sin fundamento creyeron los ingleses asegurada la victoria á su favor, pues antes de trabarse seriamente el combate habían logrado inutilizar al *Lawrence*, que constituía por sí solo la tercera parte de las fuerzas americanas.

Perry, sin perder la serenidad por tan terrible contraste, resolvió abandonar su destrozado buque y transbordó con su insignia al *Niagara*, que bien asistido de los demás buques, arremetió resueltamente sobre la cabeza de la línea inglesa, que logró desordenar, causando gruesas averías al *Queen Charlotte*. Entretanto, el comandante Elliot, del *Lawrence*, que desmantelado, sin gobierno y casi sin tripulación, iba al garete como una boya, tomó el mando de las cuatro lanchas cañoneras, con las que atacó la retaguardia enemiga.

Dos horas de continuado cañoneo llevaban las dos flotillas, cuando sin otro acuerdo entre los combatientes que el cansancio de los mismos y las averías que unos y otros tenían que remediar, quedó casi suspendido el combate. Las naves inglesas habían sufrido mucho; sus bajas eran considerables y contaban entre sus muertos al comandante Finnís, de la *Queen Charlotte*; además, tenían desmontada una buena parte de la artillería.

Quiso el jefe de las fuerzas inglesas aprovechar esta trogua para hacer cambiar á sus buques de bordo, con el fin de presentar al enemigo los costados, que aún estaban intactos y poder continuar la lucha en mejores condiciones. Hizo al efecto señales de virar por adelante y cuando sus buques con el viento casi á fil de roda daban la popa al enemigo, se lanzó Perry con el *Niagara*, seguido de las goletas y de las cuatro cañoneras sobre las popas de los buques británicos que fueron arrasados, sin poderse defender, á tiro de pistola, por los terribles fuegos de enfilada que recibían. Desde este momento todo fué desorden y confusión en la línea enemiga, apoderándose tal pánico de los soldados y marineros ingleses, que se arrojaban por las escotillas, buscando refugio en las bodegas.

Tan audaz como brillante maniobra dió la victoria á las armas americanas. No había transcurrido media hora, cuando la *Queen-Charlotte* tuvo que arriar bandera, y casi á continuación, por el orden en que los nombramos el *Detroit*, el *Hunter*, la *Dame-Prevost*, la *Chippeway* y la *Little-Belt*. En suma, toda la escuadrilla inglesa se rindió á discreción.

Las bajas de este encarnizado combate consistieron en 27 muertos y 96 heridos de parte de los americanos, correspondiendo las tres cuartas partes de ellas al *Lawrence*. Los ingleses contaron 41 muertos y 94 heridos,

entre éstos Mr. Barclay, comandante en jefe de las fuerzas navales de S. M. B. en el lago Erie.

Tal fué el combate de Put-inbay, que casi perdido por los americanos en sus comienzos, trocóse en espléndida victoria para los mismos, debido, tanto al desatinado movimiento de Barclay, al ordenar el cambio de bordo á sus buques, en momentos muy críticos, como á la serenidad de Perry, que se aprovechó del grave error de su contrario, para reconquistar los favores de la fortuna.

Difícilmente se encontrará en la Historia marítima otro ejemplo, de una división naval que después de haber perdido su buque almirante, representando por sí sólo más de la tercera parte de la fuerza total, concluye por rendir todos los buques del enemigo.

XI

Este capítulo lo consagraremos á narrar las importantes operaciones navales llevadas á cabo en el mar Pacifico, por la fragata de los Estados Unidos, *Essex*.

Este buque, al mando del acreditado capitán Porter, salió de las costas americanas para el Río de la Plata, en donde debía incorporarse á la fragata *Constitution*, regida por el comodoro Bainbridge. Una vez reunidos, debían dirigirse á las costas occidentales de la América del Sur, en busca de la división naval de Su Majestad británica, que prestaba sus servicios en el Pacifico, con el fin de batirla en detall, noticiosos como estaban de que los buques que formaban aquélla se hallaban diseminados.

El 12 de Diciembre (1812), apresó Porter en el estuario del Plata al bergantín inglés *Nocton*, con un valioso cargamento y además 12.000 libras esterlinas en metálico, que le fueron muy útiles para sufragar los gastos de la expedición. Como al llegar al punto de cita no encontrase á la *Constitution*, resolvió hacer por su cuenta la correría por el Pacifico, con el objeto de perseguir á los balleneros ingleses y probar fortuna en algún combate con fuerzas iguales ó que no le fueran muy superiores.

Montó con tal fin el Cabo de Hornos, dirigiéndose á

Valparaíso, en donde fué muy bien recibido y agasajado por las autoridades disidentes, que por aquel tiempo estaban en posesión de dicha plaza.

En los meses de Abril y Mayo (1818), apresó Porter 12 barcos ingleses, de los que hizo el siguiente reparto: mandó tres á Valparaíso, otros tres á los Estados Unidos, con parte de los cargamentos apresados, desarmó dos y los demás quedaron como buques auxiliares ó de convoy, dando el nombre de *Essex Junior* al mejor de todos.

El botín de guerra en los dos meses citados, consistió en 4.000 toneladas de mercaderías y más de 400 marineros aprehendidos, muchos de los cuales, irlandeses singularmente, tomaron partido con los americanos y sirvieron para tripular las naves capturadas.

En el otoño del mismo año, conoció el comandante de la fragata americana de los grandes refuerzos navales que mandaba á las aguas del Pacífico el Gobierno inglés, decidió marchar al archipiélago de las Marquesas, para hacer algunas reparaciones á sus buques, antes de emprender la navegación de regreso á los Estados Unidos.

Para tal fin se posesionó del puerto de Nounaheevah, en la isla del mismo nombre, que fué bautizada con el de Madison, en honor y recuerdo del Presidente de la Unión.

No fué muy tranquila la permanencia de los americanos en esta isla, pues tuvieron que luchar repetidas veces con el belicoso reyezuelo Typee, que al fin fué muerto en sangriento y decisivo combate, seguido del incendio de algunos pueblos.

Después de dar la quilla á su fragata para cogerle un agua, y de calafatear la obra muerta y las cubiertas de los buques del convoy, salió Porter de Nounaheevah para las costas de Chile, dejando aquéllos bajo la cus-

todia de un destacamento de marineros armados al mando del teniente Gamble, que recibió orden de incorporársele en Valparaíso.

Cruzó por el litoral chileno sin ningún suceso digno de mención, hasta el 12 de Enero (1814), que entró con su fragata en el puerto de Valparaíso, deseoso de medirse con alguno de los buques ingleses que sabía iban en su busca.

No pasó mucho tiempo sin que se presentaran á la vista de Valparaíso la fragata inglesa *Phoebe*, al mando del comodoro Hillier, y la corbeta de la misma nación *Cherub*, capitán Tuler.

Veamos la fuerza de los buques llamados á librar uno de los mas terribles combates que se registraron en esta guerra.

La fragata americana montaba 40 carronadas de 32 y seis cañones de 12, con una tripulación de 265 individuos. La artillería de la *Phoebe* se componía de 26 cañones de 18,4 de á 9,2 de á 6,14 carronada de 32, una de 18 y otra de 12; su tripulación constaba de 300 combatientes.

La *Cherub* llevaba 18 carronadas de 32,6, de 18 y dos cañones de seis con 142 tripulantes.

Los buques ingleses, perfectamente pertrechados y tripulados, habían sido elegidos por el contralmirante Cochrane para perseguir á la *Essex*, en atención á sus excelentes condiciones marineras y militares.

Al presentarse la *Phoebe* y la *Cherub* en Valparaíso hizo ondear la primera una inmensa bandera que ostentaba el siguiente lema: *Dios, nuestro país y sus derechos: traidores aquéllos que los infrinjan*. No tardó la fragata americana en lucir otro pabellón en el que se leía: *Dios, nuestro país y libertad; tiranos los que atentan á ella*. La verdad es que no nos parecen serias tan

extrañas manifestaciones, que se repitieron varias veces en el curso de esta guerra.

Antes de dejar caer el ancla, la fragata inglesa se echó casi encima de la *Essex*, quedando á merced de Porter, quien no quiso aprovecharse de esta ventaja por respeto á la neutralidad de las aguas jurisdiccionales en que se hallaba.

Desde este momento los barcos británicos, unas veces fondeados y otras á la vela fuera del alcance de la artillería de la fragata americana, mantuvieron á ésta estrechamente bloqueada.

Porter ensayó varios medios para separar á la *Cherub* de la *Phaëbe* y poder luchar con esta á solas. Primero la retó á singular combate, ya que la fuerza de ambas fragatas estaba muy equilibrada; pero el comodoro Hillier no aceptó el desafío, en lo cual anduvo muy cuerdo. Viendo Porter que esto no le daba resultado, hizo salir á la mar á la *Essex Junior* para que sirviera de cebo á la *Cherub* y se dejase cazar y aun apresar de ésta con tal de alejarla del bloqueo; la corbeta inglesa se mantuvo impávida en su puesto, sin hacer caso de la *Essex Junior*. Por último, habiendo observado el comandante americano que la *Cherub* hacia algunas noches ocupaba la misma posición, destacó varios botes armados con el intento de darle el abordaje; empero fracasó la operación, porque al llegar los asaltantes ya no estaba la corbeta en el mismo lugar, por haberse hecho á la vela poco tiempo antes; sólo se vieron en el horizonte algunas luces ténuas, y en su consecuencia regresaron los botes sin haber intentado cosa alguna.

Parece indudable que Hillier, en cumplimiento de instrucciones recibidas, se abstuvo de librar un combate de éxito dudoso y en el que se exponía á ser derrotado, arreglando, por el contrario, su conducta á

obligar á la *Essex* á combatir contra los dos buques de su mando, lo que le aseguraba la victoria en plazo más ó menos largo.

Tuvo lugar al fin el combate en las condiciones que deseaba el comandante inglés por una circunstancia verdaderamente fortuita.

El 28 de Marzo, entablado el viento terral con chubascos duros, y cansado Porter de aquel interminable bloqueo, intentó salir de puerto, arranchando la costa con las ventajas que le proporcionaban el barlovento que tenía sobre sus contrarios y la excelente marcha de su fragata, en la que confiaba mucho.

Serían las tres y media de la tarde, cuando dió la vela, largando los cables por ojo y haciendo rumbo á largo de costa á bolina ancha. Los buques ingleses, que se hallaban á unas dos millas á sotavento, ciñeron el viento de la misma vuelta y á punta de bolina, para tratar de ganar el barlovento á su contrario. Este, muy envelado y casi con las mesas de guarnición á flor de agua, salía algún tanto á sus perseguidores.

Habrían bastado tres horas más, para que las sombras de la noche se hubiesen encargado de salvar al buque americano, pero una racha ahuracanada que despidió una cañada, casi le hizo zozobrar echándole por la banda, con pérdida de gente, el mastelero y mastelero mayor con todas sus vórgas: para conseguir adrizar la fragata, hubo necesidad de degollar las mayores y de arriar en banda los escotines de sotavento.

En tan crítica situación no le quedó á Porter otro recurso que volver á fondear con la única ancla que le quedaba disponible á unos ocho cables de distancia de las baterías que coronaban el extremo oriental de aquella vasta bahía. Supusieron los americanos que sus enemigos respetarían la neutralidad como hasta entonces;

mas al ver que se les venían encima, aprestáronse á hacer una defensa honrosa.

La *Phoebe* y la *Cherub*, se situaron por la popa de la *Essex*, que imposibilitada de maniobrar sufrió un espantoso fuego de enfilada, sólo contestado por dos cañones que se emplazaron en las portas de guardatimón.

En tan terrible trance intentó Porter embicar su fragata en una punta saliente que le demoraba á sotavento pero un repentino cambio de viento se lo impidió, quedando aún más que antes á merced de su implacable adversario.

Continuó la carnicería un rato más, hasta que habiendo volado el pañol de artificios de proa, y hallándose la *Essex* con casi toda su artillería desmontada, haciendo mucha agua y con los costados atravesados por todas partes, se vió obligada á arriar la bandera.

Este buque tuvo 58 muertos, 76 heridos y además 30 hombres ahogados.

Las bajas de las naves británicas se redujeron á cinco muertos y diez heridos.

No necesitamos, por esta vez, hacer examen comparativo de las fuerzas combatientes. La de los ingleses era muy superior, no sólo en el número de cañones repartidos entre dos unidades tácticas, sino también en la muy decisiva que le proporcionó la triste situación á que quedó reducida por su desarbolo, la fragata americana. Ésta habría podido sacar algún partido del mayor calibre de sus carronadas, aunque siempre en condiciones de inferioridad, si el combate se hubiera librado en mar libre y á corta distancia.

No obstante tanta desigualdad, necesitaron los barcos ingleses más de dos horas de continuado fuego para conseguir rendir á su enemigo, que sólo podía contestarlo con dos piezas de popa.

El comandante de la *Essex* decía en su parte oficial:

«La *Phaëbe* arribó y pudo escoger la distancia más proporcionada para el alcance de sus cañones, y sostuvo un fuego tan tremendo, que segaba por docenas á mis valientes marineros.» En otro lugar agrega: «Que estando la mar llana, y hallándonos en la imposibilidad de alcanzarle con nuestras carronadas de popa, únicas que podíamos jugar, el enemigo podía apuntarnos como á un blanco. sin que ninguna de sus balas dejase de dar en el casco de mi buque, que quedó destrozado de tal manera, como acaso jamás se haya visto.»

Los sarcasmos que el capitán Porter empleó después acerca de la *respetuosa distancia* á que se aguantó la *Phaëbe*, son un reconocimiento tácito de la habilidad con que el comodoro Hillier utilizó la superioridad de sus armas.

Esta acción, una de las más sangrientas y encarnizadas que se recuerdan, entre combatientes sajones, desde los tiempos de Pablo Jones (1), duró dos horas y media, y miles de espectadores contemplaron desde la costa con ávida curiosidad las peripecias de la lucha.

La *Essex* quedó tan maltratada que sólo pudo servir por poco tiempo de pontón-depósito de víveres y pertrechos, para el servicio de los buques de S. M. B. que prestaban servicio en las costas chilenas y peruanas.

Porter, que había sido puesto en libertad bajo su palabra, fué hecho prisionero nuevamente en las cercanías de Nueva York por un corsario inglés; pero re-

(1) Marino escocés al servicio de los Estados Unidos, que nació en 1747 y murió en 1792. Se distinguió en la guerra de la independencia americana, cogiendo un gran número de prisioneros. Estuvo luego al servicio de Rusia, y después de solicitar inútilmente un mando en Austria, se retiró á París, y allí, acabó sus días. Dejó unas Memorias.

suelto á fugarse, y aun cuando le separaba de tierra una distancia de treinta millas, huyó en un bote, consiguiendo desembarcar felizmente en Long-Island.

El comandante americano fué recibido en su país con respeto y consideración.

XII

Las nuevas corbetas mandadas construir por el Gobierno de los Estados Unidos, salieron á campaña en los comienzos del año 1814.

Uno de esos buques se inauguró con un fracaso que no hizo honor al pabellón americano; se rindió sin disparar un tiro á fuerzas enemigas, que le eran, sin duda alguna muy superiores.

Tal ocurrió á la corbeta *Frolic*, del porte de 20 cañones, al mando del capitán Joseph Bainbridge, hermano del que tanto ilustró su nombre en la *Constitution*.

En las primeras horas de la mañana del 20 de Abril (1814) avistó la corbeta americana que ceñía amurada por estribor, á dos velas que le parecieron sospechosas desde los primeros momentos. Eran éstas la fragata de S. M. B. *Orpheus*, de 36 cañones y la goleta de igual nacionalidad *Shelbourne*, de 12.

Persuadido el capitán Bainbridge de que los buques divisados eran enemigos les dió la popa, quedando con el viento en diez cuartas, al que ofreció cuantas velas cuadras y de cuchillo tenía disponibles, inclusive las tarquinas de los botes que llevaba colgados en los pescantes de barlovento.

Como las naves inglesas ganaban las aguas de la americana, apeló el comandante de ésta á los mismos

recursos empleados por el capitán Hull en la famosa caza de la *Constitution*, que dejamos bosquejada en el capítulo tercero. Romaneó pesos, arrojó al agua otros con una buena parte de la artillería, hizo atlojar cuñas y acoladores y hasta dispuso el derribo de todos los mamparos del buque.

Nada sirvió: la *Orpheus*, que era una de las más velozas fragatas de la Marina británica, seguida de cerca por la *Shelbourne*, acertaba la distancia por momentos, hasta que habiendo logrado poner á la *Frolic* al alcance de su artillería le bastaron unos cuantos cañonazos para que todos viesan con asombro cómo la corbeta americana arrió su pabellón sin contestar siquiera con un disparo.

El historiador inglés James, al ocuparse de la rendición de Baimbridge, lo hace en términos tan apasionados, duros é injuriosos, que despojan de toda fuerza á su análisis, el cual queda convertido en una diátriba, impropia de quien se precie de historiador juicioso é imparcial.

¿Se acordaría acaso James al correr de su pluma, que este Baimbridge era hermano del otro Baimbridge que de modo tan terrible humilló el pabellón de Inglaterra, haciéndolo arriar de la popa de la *Java*? Es posible.

La conducta del comandante de la *Frolic* no tiene explicación ni disculpa, pues las leyes del honor, comunes á todos los países civilizados, no admiten que fuerza alguna militar, sea cualquiera su cuantía, rinda á discreción sus armas sin hacer resistencia compatible con los medios de que disponga.

Los Códigos navales de todas las potencias marítimas son inflexibles en este punto: condenan con la pena de reclusión perpetua á la de muerte, al comandante de buque que no lo defendiere cuanto lo permitan sus re-

curso, en relación con los del enemigo, aun viéndose abrumado por la superioridad de éste.

Claro es que la rendición habrá de sobrevenir en caso de gran desproporción de fuerzas, pero siempre después de haber hecho honrosa resistencia, que deje á salvo el prestigio de las armas y el del pabellón.

No quiere decir esto que se sacrifiquen vidas preciosas por la vanagloria de adquirir renombre empapado en sangre generosa, que debe reservarse á la patria para su ulterior servicio. Entre este extremo y el muy reprobado á que llegó Baimbridge, está el justo medio marcado por la Ordenanza y el Código.

Además, por muy desigual que sea un combate, puede y debe fiarse algo á un balazo afortunado, que permita al baje de menor fuerza eludir la refriega y aún ponerse en salvo, después de comenzada ésta. En la historia marítima se registra más de un caso de esta naturaleza.

El capitán Braimbridge fué reo de lesa Patria; empañó el brillo de las armas americanas al consentir permaneciesen silenciosos los cañones que le quedaban.

Un éxito muy inmediato vino á consolar á los americanos de la rendición de la *Frolic*.

La corbeta de los Estados Unidos *Peacock*, capitán Warrington, dió la vela del puerto de Nueva York en los últimos días del mes de Marzo, con el propósito de verificar un crucero sobre las costas de la Florida y Seno Mejicano. El 29 de Abril avistó una vela por barlovento, que resultó ser el bergantín de S. M. B. *Eperrier*, al mando del capitán Wales.

La corbeta americana era un hermoso barco en su clase, acabado de construir y muy bien artillado y pertrechado. La oficialidad era excelente; no así los marineros y cabos de cañón, que empezaban su servicio, por

cuyo motivo la instrucción de unos y otros dejaba bastante que desear.

El bergantín inglés, aunque de menor resistencia en sus costados y algo inferior en la altura de batería, estaba tripulado por marineros veteranos, que llevaban largo tiempo de prácticas en los ejercicios militares y marineros.

La primera estaba guarnecida por 185 hombres; el segundo le era bastante inferior en número de tripulantes, pues sólo alcanzaban á 118.

La batería de la *Peacock* se componía de 20 carronadas de 32 y dos cañones de 18, con un peso para su andanada de 155 kilogramos. El bergantín inglés montaba 16 carronadas de 32 y dos cañones de 18, que le permitían lanzar por una banda 126 kilogramos de hierro. La superioridad material de la *Peacock* no dejaba de ser considerable; puede computarse en una cuarta parte sobre su adversario. Éste sólo le aventajaba, como ya hemos dicho, en la mejor calidad de sus tripulantes.

Del combate daremos cuenta en pocas líneas: duró media hora, y fué coser y cantar, como vulgarmente se dice, para los americanos.

El bergantín inglés se rindió, con su casco acribillado á balazos; recibió 45 en él, y quedó muy amenazado de irse á pique, por tener cerca de seis pies de agua en la sentina; echó por la banda el mastelero de gavia con su verga y mastelerillo; los palos trinquete y bauprés fueron gravemente averiados, las velas quedaron convertidas en girones y las jarcias y cabullería cortadas en mucha parte; sus bajas consistieron en ocho muertos y quince heridos. La *Peacock* no recibió un sólo balazo en el casco, ni más avería de consideración que el descabezamiento del palo bauprés; los quebrantos en su tripulación se redujeron á dos heridos leves.

De nada sirvieron al *Eperrier* sus veteranos mari-

neros y cabos de cañon, pues la *Peacock*, admirablemente manejada, se dejó sotaventear expreso para esperar el ataque directo de su enemigo y poderle enfilarse de proa á popa con los fuegos de toda su batería, como así lo logró. Cuando le echó abajo el mastelero y mastelerillo mayor con sus vergas correspondientes, dió un repiquete, reviró después y tomándole la popa y aletas se cebó en él, sin casi ser ofendido, hasta que le obligó á arriar bandera. Poco después se fué á pique.

No dejan de sorprender las relativamente escasas bajas que experimentó la nave inglesa, cuyo casco fué atravesado por numerosos proyectiles disparados á corta distancia, en condiciones desfavorabilísimas para la misma.

El comandante americano se incautó de 118.000 dólares que conducía el *Epervier* á la orden del Almirante en jefe de la flota británica, que operaba en las costas de los Estados Unidos.

Pocos días después la *Peacock* fué tenazmente cazada por dos fragatas inglesas; pero pudo escapar merced á su buen andar y á las hábiles maniobras de Warrington, que consiguió tomar puerto en Savannah, seguido muy de cerca por los bajeles enemigos.



Terminaremos este capítulo con una victoria que obtuvo la Marina americana á la vista de las costas de Inglaterra.

El 1.º de Mayo salió por primera vez á la mar la corbeta *Wasp*, comandante Blakely, que era una de las acabadas de construir en los astilleros americanos. Sus excepcionales condiciones maríneas, movieron al Gobierno de la Unión á destinarla en remplazo del *Argus* para la persecución del comercio inglés sobre las mismas costas británicas, ya que disponía de muy

buena y cercana base de operaciones en los puertos del Norte de Francia.

El 28 de Junio, tuvo un encuentro en el canal de Inglaterra con el bergantín *Reindeer*, comandante Nannes.

Las fuerzas de ambos buques eran respectivamente iguales á las de la corbeta *Peacock* y bergantín *Epervier* de lo que resultaba ventaja no despreciable á favor de la *Wasp*.

El *Reindeer*, así que avistó á la corbeta americana, dió de andar sobre la misma, que aguardó impávida, al pairo, el ataque directo de su enemigo, con el propósito de enfilarlo con sus fuegos antes de que aquél pudiera darle el costado para trabar combate formal.

Y sucedió lo de siempre, que cuando el *Reindeer* se puso á corta distancia de la *Wasp*, ya traía encima tres andanadas que le habían causado serias averías y bajas, mientras él, apenas si había disparado media docena de cañonazos con sus dos piezas de caza.

Los ingleses, por lo que se ve, no desistían de su propósito de querer *coger al toro por las astas*, ni escarmentaban de las raciones de *hule* que les proporcionaba tan desacreditado sistema de ataque.

El combate duró cuarenta minutos á corta distancia y hacia la mitad de él, hallándose el *Reindeer* gravemente averiado en el casco y arboladura, intentó su comandante, como recurso extremo, dar el abordaje, que fué rechazado victoriosamente por tres veces consecutivas, con grandes pérdidas de hombres, de parte del barco inglés.

La *Wasp* consiguió desasir su costado del de su enemigo, y enfilándolo por la popa, se hartó de dispararle mortíferas y destructoras descargas, que acabaron por abatir una vez más la orgullosa bandera de Albión.

Cuando se rindió el *Reindeer*, tenía el casco hecho

pedazos, sus dos palos amenazaban venirse á bajo y quedó fuera de combate el 65 por 100 de sus tripulantes, ó sean 25 muertos y 45 heridos.

La *Wasp* fué tocada por seis balas solamente en el casco y por numerosas palanquetas y granos de metralla; su aparejo quedó muy averiado y las bajas alcanzaron á cinco muertos y 22 heridos, debidos en mucha parte á los motones y trozos de maderas que cayeron de la arboladura.

La desproporción de averías y bajas sufridas por uno y otro buque, deben atribuirse á los acertados movimientos tácticos del comandante Blakely y á la mayor pericia de los cabos de cañón americanos.

Al hablar de este combate, Mr. Cooper dice que las ventajas estuvieron siempre de parte del buque de su nación, si bien fué digna de encomio la bravura con que se batieron el comandante y la tripulación del *Reindeer*.

XIII

La *Wasp*, después del combate que sostuvo en las costas inglesas con el *Reindeer*, tomó el puerto de Lorient, en el que reparó averías y se aprovisionó de agua, víveres y municiones, siendo muy atendidos y agasajados los marinos americanos por el pueblo y las autoridades francesas.

Se hizo nuevamente á la mar la corbeta americana á fines de Agosto, apresando á los pocos días dos barcos mercantes, y en 1.º de Septiembre (1814) divisó otros diez, á los que daba convoy el navío inglés *The Navy*, de 70 cañones. El comandante Blakely, de la *Wasp*, consiguió aislar de la escuadrilla un bergantín transporte, cargado de cañones procedentes de Gibraltar, y después de hacer prisionera á la tripulación, pegó fuego al buque, y quiso luego apoderarse de otro; pero en aquel momento comenzó el navío inglés á darle caza, y tuvo que desistir de su empeño.

A las siete de la tarde del mismo día, el capitán Blakely avistó cuatro buques, tres á barlovento y uno á sotavento, que demoraba á gran distancia de los demás. Púsose Blakely en demanda del último, y habiendo logrado colocarlo dentro del alcance de sus cañones, á las nueve y media de la noche rompió el fuego sobre él, siguiéndose un combate que duró hasta las diez, en

que arrió su bandera el bergantín inglés *Acon*, comandante Arbuthnot, á causa del estado en que le pusieron los balazos que había recibido en su casco, el cual se fué á pique inmediatamente, después de haber sido trasbordada su tripulación á la *Wasp*.

En esta refriega, el americano acerbilló primeramente el aparejo del *Acon* y después apuntó á su casco con gran suceso, poniéndose de manifiesto la superioridad del tiro de los artilleros de la *Wasp* sobre los de su enemigo.

Las bajas del bergantín inglés consistieron en diez muertos y 32 heridos. La *Wasp* fué averiada en su aparejo, recibió sólo cuatro balazos en su casco, y tuvo dos muertos y un herido leve.

El *Acon* estaba armado con 16 carronadas de 32 y dos cañones de seis, que podían lanzar 120 kilogramos de hierro en la andanada de una banda. La fuerza de la *Wasp* la dejamos consignada en el capítulo anterior, y superaba en una cuarta parte á la de su contrario.

En este combate se ve claramente que el fuego de los ingleses, como de costumbre, fué demasiado alto, perdiéndose en el espacio la mayor parte de los proyectiles, mientras la artillería de sus adversarios era cuidadosamente apuntada, haciendo su efecto principal sobre el casco.

El inferior resultado del fuego del *Acon* pudo deberse en parte al error muy arraigado en los ingleses de disparar durante el movimiento ascendente del costado, cuando los americanos lo hacían en los momentos de terminar el descendente é iniciarse el de elevación. Esto quedó mejor demostrado cuando examinamos en artículo anterior el combate del *Frolic* con la antigua *Wasp*, que no debe confundirse con la que figura en esta acción.

[El 21 de Septiembre apresó la corbeta americana al

bergantín inglés, de 12 cañones, *Atlantic*, que se confió al teniente Coisenger, para que lo condujera á un puerto de América.

Entretanto, la *Wasp* hizo rumbo hacia la Isla de Madera, sin que haya vuelto á tenerse noticia de ella. Es de presumir naufragara en algún gran temporal del Océano, y no por efecto de una vía de agua, puesto que era buque muy sólido y acabado de construir.



La escuadrilla americana que, al mando del comodoro Decatur, se hallaba en el puerto de Nueva Londres, no podía hacerse á la mar á causa del estrecho bloqueo mantenido por los ingleses; en su consecuencia, las fragatas *United States* y *Macedonian*, fueron desarmadas por su vejez y malas condiciones marineras.

Al poco tiempo, Decatur, con los oficiales y tripulantes de dichos buques, dotaron la fragata *President*, que se hallaba á la sazón en Nueva York.

El comodoro americano adoptó entonces las medidas necesarias para resistir un ataque que se esperaba intentarian los bloqueadores contra dicha ciudad.

Como los ingleses sólo pensaban entonces en la toma de Washington y en sus planes de conquista en el Sur, quedó Decatur en libertad de llevar á cabo su proyecto favorito de hacer un cruceo en el Océano Indico, que le ofrecía ancho campo para destruir el comercio inglés y probar la fortuna de las armas con los buques británicos que prestaban servicio en aquel remoto mar.

La *President*, las corbetas *Peacock* y *Hornet* y otros dos buques menores formaron una división que al mando de Decatur sólo esperaba una ocasión favorable para hacerse á la mar.

Como el puerto de Nueva York se hallaba estrecha-

mente bloqueado, resolvió el comodoro americano salir sólo con la *President*, y en su consecuencia, después de señalar un punto de reunión á los demás buques, levó anclas el 14 de Enero de 1815, día en que nevaba copiosamente y soplabá viento muy duro. Por una equivocación del práctico y á causa de la cerrazón, embicó la fragata en la barra, de la cual pudo zafarse después de algunas horas de incesantes trabajos, no sin largar la zapata y quedarle averiado el codaste por las fuertes culadas que dió, debidas á la gruesa mar que sobre ella reventaba, y no permitiéndole el viento regresar al puerto, tuvo que seguir adelanté á pesar de sus averías.

Al amanecer del 15, la escuadra bloqueadora divisó al buque americano, y el *Magestic*, navío rebajado de 56 cañones; las fragatas *Endymion*, *Pomona* y *Tenedos*, de 40 cada una, comenzaron á darle caza. Decatur aligeró el peso de su buque cuanto le fué posible, y en una extensión de 50 millas á lo largo de Long-Island, se conservó á una respetable distancia de sus perseguidores.

Hacia la caída de la tarde, la *Endymion*, que iba aproximándose cada vez más á la *President*, le descargó su primera andanada, á la cual contestó sin demora Decatur; pero el buque inglés se le echó tanto encima, que pudo dispararle su segunda andanada á tiro de pistola. Entonces el comodoro americano tomó la resolución de arribar sobre su contrario para darle el abordaje; pero el capitán inglés lo eludió prudentemente para no perder la ventaja obtenida.

El fuego continuó muy vivo y terrible por espacio de dos horas, hasta que viendo Decatur que la *Endymion* tenía muy maltratada su arboladura y empezaba á quedarse atrás, maniobró para hurtarle el rumbo cuando más densa era la obscuridad; pero despejada la

gruesa celajería que cubría el cielo y los horizontes, fué nuevamente descubierto por los ingleses.

Dejemos ahora la palabra al comodoro Decatur, que dice en su parte oficial:

«Seguíamos nuestro rumbo, ya zafados de la *Endymion*, cuando al despejarse el cielo y los horizontes, á »eso de las once de la noche, divisamos otras dos fragatas enemigas (la *Pomona* y la *Tenedos*); la primera »rompió el fuego á tiro de fusil, haciéndolo la segunda »poco después. En esta situación, muerta ó herida una »gran parte de mi gente, acribillado mi buque á balazos y teniendo que luchar contra toda la escuadrilla »inglesa, que me cuadruplicaba en fuerza, sin que me »quedará una sola probabilidad de escapar, creí de mi »deber rendirme.

«Me complazco en elogiar el valor y pericia, tanto »de los oficiales como de la marinería que se hallaba »entonces á mis órdenes, y me lisonjeo de que el hecho »de haber batido á una fuerza igual á la mía (la *Endymion*), en presencia de un enemigo superior, cuando »era evidente que seríamos apresados, bastará para que »se comprenda cuánto hubieran hecho mis subordinadas en lucha menos desigual.»

Cuando la *President* se rindió tenía su casco pasado de lado á lado por infinitos balazos, y seis pies de agua en la bodega, con muchas averías en el aparejo; entre sus 466 tripulantes contaba 24 muertos y 65 heridos. La *Endymion* recibió poco daño en el casco y mucho en el velamen, jarcias y arboladura; sus bajas fueron 11 muertos y 14 heridos.

Las pocas bajas de la *Endymion*, se explican sin esfuerzo: el comodoro Decatur, perseguido por un navío rebajado y tres fragatas enemigas, dió orden de apuntar principalmente á la arboladura de la primera, que era la que le seguía más de cerca, con la esperanza de

detener su marcha, lo cual llegó á conseguir; después le cayeron encima otras dos fragatas de refresco y no tuvo más remedio que ceder.

Esta acción proporcionó útiles observaciones, respecto al efecto del tiro á desarbolar, cuando se es objeto de una caza, y se combate á poca distancia. Las velas de la *Endymion* quedaron todas hechas girones, y su arboladura muy lastimada por los proyectiles de la *President*: uno de éstos se llevó 12 ó 14 paños del trinquete que quedó casi desprendido de su verga.

Los proyectiles de desarbolar americanos que causaron tales efectos, estaban compuestos por cuatro ó cinco barras de hierro forjado, cada una de dos pies de largo y unidas con una fuerte anilla del mismo metal. Estas originales palanquetas, reunidas en haz, las usaron los marinos de la Unión en otros combates, como el de la *Union* y *Constitution*.

La *President* fué conducida primero al puerto de San Jorge (Bermudas), y de allí á Inglaterra, como trofeo de la victoria alcanzada por la Marina de esta nación.

Decatur volvió á Nueva Londres el 21 de Febrero, en donde fué recibido con entusiasmo, á posar de su desgracia.

Pocos días después de haber sido apresada la *President*, consiguieron salir de Nueva York las corbetas *Hornet* y *Peacock* que, según dijimos, debían marchar al Oceano Indico, y no teniendo conocimiento de la derrota que había sufrido el comodoro Decatur, dirigieron directamente hacia Tristan de Acunha, punto señalado para la reunión de la escuadrilla.

Ya cerca del Cabo de Buena Esperanza, tuvo un encuentro la *Hornet*, comandante Bidelle, con el bergantín inglés *Penguin*, regido por el capitán Dickinson, encuentro que se convirtió en una nueva victoria para los americanos.

La corbeta americana montaba 20 carronadas de 32 y dos cañones de seis, y el bergantín inglés, 16 carronadas de 32 y dos cañones de seis. Había, pues, alguna superioridad en el primero.

A los quince minutos de combate, ya tenía el *Penguin* su aparejo completamente destrozado, lo que impulsó á Dickinson á embestir á su enemigo por el portalón, pero en el momento de ponerse al frente de su gente para dar el abordaje, fué muerto al tocarle de lleno un grano de motralla, sin que su primer teniente, que le sucedió en el mando, pudiese conseguir dar el asalto, pues el viento duro que reinaba y la mucha marejada, hacían difícilísima la comunicación entre ambos buques.

Decidido el comandante de la *Hornet* á desasirse de su enemigo, forzó cuanto pudo de vela, y arrastrando al *Penguin*, que escoró considerablemente, le echó abajo el bauprés y el palo trinquete, quedando á merced del primero, que le tomó la popa para batirlo de enfilada, hasta rendirlo, lo que consiguió después de cuarenta minutos de refriega.

El *Penguin* quedó desmantelado y con averías considerables en su casco, contando 10 muertos y 28 heridos entre sus 122 tripulantes. La *Hornet* tuvo pocas averías, y sus bajas consistieron en un muerto y 10 heridos de un total de 165 hombres.

A los dos días tuvieron los americanos que echar á pique su presa por el mal estado en que quedó, efecto de sus grandísimas averías. La *Hornet* y la *Peacock* volvieron á reunirse y pasaron algunas semanas en el punto que se les había señalado, y después hicieron rumbo hacia los mares de la India, en donde empezó á darles caza el velero navío inglés de 80 cañones *Cornwallis*.

Como la *Peacock* era muy andadora, pudo escapar

aunque no sin dificultades; pero la *Hornet*, acosada muy de cerca por el *Cornwallis*, tuvo necesidad de arrojar al agua toda la artillería, las anclas y otros pesos para salvarse, como al fin lo consiguió después de tres días de porfiada persecución.

La *Peacock*, á las diez horas de haber perdido de vista al *Cornwallis*, batió y rindió á la fragata corsaria *Nautilus* de la Compañía de la India.

XIV

Vamos á dar cuenta de otro combate librado en las aguas del lago Chaplain por las flotillas inglesas y americana, mandadas respectivamente por los capitanes Downe y O'Donough.

La anchurosa bahía de Plattsburg, teatro de otra victoria de la Marina de los Estados Unidos, está ubicada en la desembocadura del río Saranak. Su parte E. se halla protegida por una lengua de tierra que finaliza en la punta Chumberland-Head, y á la S. O. la abriga el islote Crab-Island y los bancos de arena que despide la margen Sur del Saranak.

El capitán O'Donough, de la escuadrilla americana, decidió aguardar á su enemigo, al ancla y acodado con sus buques que formó en línea de combate N. S. Ocupaba la cabeza de la línea el bergantín-goleta *Thunderer*, de 13 cañones y cuatro carronadas; la corbeta *Saratoga*, de ocho cañones y 18 carronadas; el bergantín *Eagle* de ocho cañones y 12 carronadas, y la goleta, *Preble*, de siete cañones, que cerraba la línea; además, diez lanchas cañoneras que formaron una segunda línea interior, con instrucciones de hacer fuego, llegado el caso, por entre los claros de la vanguardia. Esta flotilla, cuyo buque insignia era la *Swanoga*, estaba apoyada

por una batería en Chumberland-Head y por un cañón que se montó en Crab-Island.

El 11 de Diciembre (1814), se presentó la flotilla británica á la vista de la bahía de Plattsburg, arrumbada al S. S. E., con viento fresco del N. E., que recibía en diezcuartas. Así que hubo montado la punta Cumberland Head, formó en dos columnas con el intento de atacar la línea americana, de modo parecido á como lo hizo Nelson en Aboukir, donde batió á la Escuadra francesa que le aguardaba fondeada.

Desde las victorias del Almirante Nelson, los marinos de Inglaterra se concretaron al indicado sistema de las dos columnas, siempre que combatían ó atacaban á otra flota, sin comprender que los buenos resultados que obtuvieron, más fueron debidos á los errores de sus adversarios, tan bravos como poco experimentados, que á las excelencias de ese movimiento táctico, que fracasó tantas veces cuantas lo emplearon contra un enemigo bien organizado y con artilleros diestros.

¿Habría podido Nelson romper la línea en Trafalgar, si los cabos de cañón franceses y españoles hubiesen sabido tirar? De ninguna manera, pues las dos columnas inglesas debieron ser gravemente maltratadas y aun desordenadas por los fuegos de enfilada de la línea franco-española, antes de que pudiesen llegar á ésta.

Barclay, como todos los capitanes ingleses de la época, acudió al ataque directo en dos columnas, sin ocurrírsele que tenía delante un enemigo ongreido de sus triunfos y con una gran base de instrucción militar y marinera.

La escuadrilla de Barclay, se componía de la fragata *Confiance*, de 37 cañones, del bergantín *Linnet*, de 16, de las balandras *Chubb* y *Finch*, de 11 y ocho respectivamente, y diez hermosas cañoneras de cubierta.

Las fuerzas inglesas constaban, por lo tanto, de 14

buques, con 85 cañones y 714 combatientes. La flotilla americana estaba formada por 14 buques, con 86 bocas de fuego y 850 tripulantes.

Los americanos tenían mejor instrucción que sus contrarios y ocupaban una excelente posición, elegida de antemano con prudencia y perfecto conocimiento de las condiciones estratégicas del puerto. En esto consistía la única superioridad de la escuadrilla de McDougall, pues las baterías de Cumberland Head no tomaron parte en la refriega, por el riesgo de herir á los buques americanos al mismo tiempo que á los ingleses.

Cuando los ingleses estuvieron dentro del alcance de la artillería americana, empezaron á sufrir grandes daños, por el tremendo fuego de enfilada que recibieron sus dos columnas, las cuales no podían contestar más que con unas pocas piezas de la proa y amura de los buques que las componían.

Y ocurrió lo que tenía que ocurrir, por obra y gracia de las dos columnitas puestas de moda por Nelson, y puestas *en práctica* SIEMPRE por sus sucesores.

Cuando Barclay pudo presentar el costado, estaban ya lastimadísimos sus buques, mientras los americanos apenas si habían sufrido averías.

El capitán inglés Downie, con la corbeta *Confiance*, de su insignia, logró después de no poco trabajo dar el costado á la *Saratoga*, á unos 400 metros de distancia, disparando entonces una formidable descarga que produjo no pocas bajas en el buque americano.

El bergantín *Linnet* se fondeó y acodó á 200 metros por la popa del *Eagle*, y la balandra *Chubb*, que había orzado cuanto se lo permitía el viento, para batir de enfilada la línea americana, recibió un balazo que le derribó el palo y le hizo caer á la ronzá sobre la *Saratoga*, que la destrozó á cañonazos, viéndose obligada á arriar bandera.

Entretanto la balandra inglesa *Finch*, que auxiliada por las cañoneras *Murray* y *Beresford* se había colocado por el través de la goleta americana *Ticonderaga*, quedó al poco rato desmantelada y batida de flanco por el cañón de *Crab-Island*, lo que le obligó á varar en el bajo inmediato y á rendirse sin condiciones. Poco después el bergantín americano *Preble*, ofendido certeramente por los fuegos oblicuos que le dirigían tres cañoneras inglesas, tuvo que picar las amarras y derivar al sotavento de la línea de batalla, sin que le fuese posible volver á tomar parte en la acción.

La *Ticonderaga* mandada por uno de los mejores Oficiales de la Marina americana, fué acometida furiosamente al abordaje por cuatro cañoneras inglesas, las que fueron rechazadas, con mucha pérdida, en los tres asaltos consecutivos que dieron.

En la vanguardia, el *Linnet* y la *Confiance*, ingleses, hacían sufrir mucho al americano *Eagle*, que había quedado sobre una sola amarra y sin poder dar el costado por haberle cortada la rejera, su comandante Henley mandó picar el cable, y haciendo cabeza con el foque y una vela de estay de proa, arribó hasta colocarse á sotavento de la línea, entre la *Saratoga* y la *Ticonderaga*, desde donde continuó batiéndose.

Este cambio de posición dejó al descubierto la proa de la *Saratoga*, cuyos cañones de estribor estaban en mucha parte desmontados, pero su comandante, que tenía muy bien dispuestas las coderas, pudo filar el cable, al que había hecho firme una estacha de la que iba laseando á medida que lo pedía aquél, hasta quedar en condiciones de tender otro anelote por la popa con su calabrote entalingado, que le permitió presentar al enemigo el costado de babor que estaba intacto. Tan acertada maniobra fué llevada á cabo bajo un fuego de cañón abrumador.

La corbeta inglesa *Confiance*, que también tenía su costado de babor acribillado á balazos, quiso imitar el movimiento de la *Saratoga*; pero lo hizo con tanta torpeza y lentitud, que quedó destrozada por los terribles fuegos de enfilada que le hicieron la expresada corbeta, el bergantín *Eagle* y cuatro lanchas cañoneras, viéndose precisada á entregarse á las dos horas y media de empezada la acción. El *Linnet* no tardó en arriar bandera, y solamente pudieron escapar á fuerza de remo las cañoneras, favorecidas por la calma en que había quedado el viento.

La victoria de Plattsburg costó á los americanos 57 muertos y 58 heridos; las pérdidas de los ingleses consistieron en 69 de los primeros y 92 de los segundos. Ambas flotillas sufrieron muy graves averías.

*
*
*

El capitán Stewart se hizo á la vela en Boston, á bordo de la *Constitution*, y después de apresar algunos buques mercantes ingleses en las cercanías de Lisboa, avistó el 20 de Febrero de 1815 otros dos, á los que comenzó á dar caza. Los perseguidos se mantuvieron en tacha hasta que á corta distancia rompieron el fuego contra la *Constitution*.

Siguióse un reñido combate sostenido con el mayor empeño por una y otra parte, hasta que al fin, el buque que se hallaba á barlovento de la *Constitution* quedó imposibilitado de maniobrar, debido á las grandes averías que había sufrido en su aparejo.

Aprovechó el capitán Stewart tan favorable circunstancia, para intimarle la rendición, y conseguida ésta, empezó á combatir al otro buque que venía en auxilio de su compañero, el cual arrió también la bandera después de una honrosa resistencia, cuando tenía cinco pies de agua en la bodega.

Los oficiales americanos pasaron inmediatamente

con gente armada, á tomar posesión de los dos buques apresados, y entonces se supo que el uno era la fragata de S. M. B. *Cyane*, de 34 cañones, y el otro, la corbeta de la misma nación *Levant*, de 13, mandadas, respectivamente, por los capitanes Fahan y Douglas.

La pérdida de los ingleses, entre muertos y heridos, pasó de 70 hombres. La *Constitution* sólo tuvo tres muertos y 12 heridos.

La fragata americana sufrió pocas averías en su arboladura y velamen, habiendo sido tocado su casco solamente por tres proyectiles.

La fragata inglesa tenía sus palos mayor y trinquete rendidos, cinco carronadas desmontadas y en su casco había recibido gran número de balazos. La *Levant* tenía también averías de consideración en su aparejo, la rueda del timón rota y el casco acerbillado.

A principios de Marzo, el capitán americano condujo sus presas á Porto Praya (Cabo Verde); pero observando el día 11 que una escuadrilla británica compuesta de dos navios y una fragata al mando del comodoro Sir George Collier, hacía por el puerto, resolvió Stewart abandonarlo, temiendo, con razón, que los ingleses no respetaran la neutralidad portuguesa.

La *Constitution* y sus dos presas navegaban con viento á un largo, perseguidas de cerca por la división inglesa. La *Cyane*, debido á su menor andar, quedó rezagada por la popa y muy expuesta á caer en manos del enemigo, lo que visto y apreciando prontamente por Stewart, le hizo señales de virar ó cambiar de rumbo, lo mismo que á la *Levant*, que también empezaba á quedarse atrás.

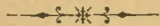
Ambos buques recibieron también instrucciones de doblar la retaguardia enemiga y escapar, si les era posible, ó volver á tomar el puerto de Praga en último extremo.

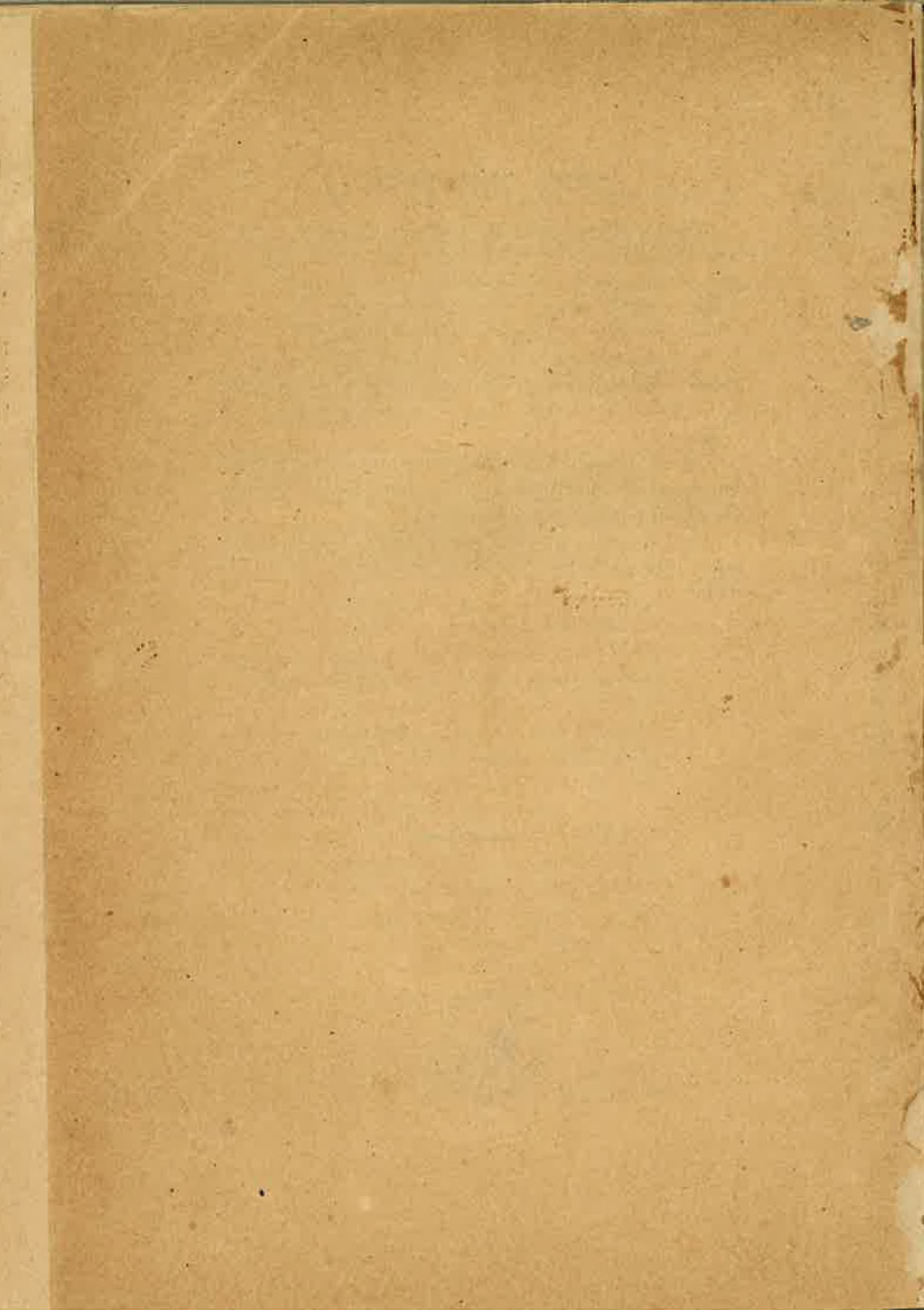
Confundido el comodoro inglés con esta bien calculada dispersión, cometió el error de ordenar á su fragata persiguiese á la pequeña *Lerant*, que logró tomar el puerto antes citado, en el que fué represada sin la menor oposición ni protesta de los portugueses.

La *Constitution* y la *Cyane* burlaron á los navíos ingleses y consiguieron arribar sin novedad á las costas de los Estados Unidos, cuando se estaba negociando la paz.

Con la operación que acabamos de narrar terminó esta campaña marítima, que no deja de ofrecer enseñanza, aun en los tiempos actuales.

Dejo el juicio de ella á los lectores que hayan seguido esta narración histórica, que damos por terminada.





10867

C

Museo Marítimo
BIBLIOTECA

COM 111-1

N.º del inventario 10867

Reg. 7299

355.42

(42 T: 73) 1/2

